ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 27-28. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 30 lipca 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 221

Pierwsza jesień o rozmachu wielkiego portu

Poza ruchem letnim, kuracyjnym i wycieczkowym często nie widzi się doniosłych zjawisk zasadniczych, zachodzących obecnie w Gdyni. Tylko żeglugowcy i ekspedytorzy i, niestety, w znacznie już mniejszym stopniu koła kupieckie zdają sobie sprawę z zasadniczej zmiany jaka zachodzi obecnie w życiu Gdyni jako portu i jako miasta portowego.

Przez dwa ostatnie lata pierwsze w eksploatacji Gdyni jako portu handlowego Gdynia była w pierwszym rzędzie portem bałtyckim jak dziesiątki innych. Widziała coraz więcej statków zawijających tu po węgiel, zaledwie jedna linja regularna (francuska) utrzymywała miesięczne, później dwutygodniowe i 10-dniowe połączenie z północną Francją. Import rozwijał się bardzo powoli i dopiero w roku bieżącym nastąpiła pod tym względem duża zmiana: pojawiły się większe transporty tomasówki, a od wiosny olbrzymie bezpośrednie transporty ryżu z Birmy.

Jednak od sierpnia bieżącego począwszy zmienia się radykalnie obraz życia portu. Pomiędzy 10 sierpnia a 10 września zapowiada się przybycie i odjazd trzech statków oceanicznych-pasażersko-towarowych: holenderskiej Oranji, duńskiej Polonji i francuskiego Krakusa. Pierwszy i ostatni z tych dużych parowców udają się do Brazylji i Argentyny, Polonia zaś do Nowego Yorku. Jeśli zważymy, że żaden z sąsiednich obcych portów bałtyckich nie ma w sierpniu bezpośrednich odjazdów parowców pasażerskich do Ameryki Południowej i że nawet Gdańsk będzie miał tylko jeden odjazd do Ameryki Północnej to musimy przyjść do wniosku że już obecnie Gdynia zajmuje wyjątkowe położenie wśród portów bałtyckich pod względem ruchu osobowego dalekomorskiego.

Ta nowa rola Gdyni rozpoczyna się dopiero w tych dniach. Wyjątkowe szanse Gdyni jako portu osobowego doskonale się tłómaczą tem, że stanowi ona jakby skoncentrowany wylot dla państwa o największem rezerwoarze ludzkim, wśród państw wyłącznie graniczących z Bałtykiem. Ani Północna część Związku Sowieckiego, ani Finlandja nie mogą zapewnić istnienia linji osobowej oceanicznej. Szwecja wysyła swe statki oceaniczne z Göteborga poza właściwym Bałtykiem i również dużego ruchu osobowego w swoim kierunku zapewnić nie może. Niemcy uprawiają pasażerską żeglugę oceaniczną wyłącznie z Hamburga, a po wojnie w jeszcze większym stopniu z Bremy, na morzu Północnem. Gdynia więc z łatwością zająć może dominujące położenie jako port emigracyjny reemigracyjny na Bałtyku i winna przyciągnąć przy pomocy dogodnych połączeń kolejowych i pomocniczych linij żeglugowych bałtyckich podróżnych również ze Związku Sowieckiego i państw bałtyckich.

Drugi niemniej znamienny czynnik — to pojawienie się nowych kategoryj ładunków w imporcie, ładunków o doniosłem znaczeniu dla życia portu i jego roli w gospodarstwie krajowem. Na 16-go sierpnia awizowany jest nowy parowiec Żeglugi Polskiej „Wisła" z ładunkiem 5200 ton śledzi solonych ze Stockton on Tyne. Fakt pozornie nic nie mówiący, a jednak bardzo znamienny i obiecujący.

Tak wielkiego ładunku śledzi na jednym statku nie było jeszcze również w Gdańsku, do składów którego dowożone są partje po kilkaset ton śledzi, zawierające najwyżej kilka tysięcy beczek i półbeczek tej ryby. Przedewszystkiem więc awizowany do Gdyni pierwszy ładunek śledzi uderza nas swą kolosalnością.

Dotąd czytaliśmy w sprawozdaniach rynku śledziowego angielskiego jedynie o zakupach sowieckich i innych większych, wpływających na ceny rynkowe. Dziś, jak widać, organizacja importu śledzi do Polski postąpiła znacznie naprzód skoro pierwszy transport śledzi na Gdynię rozpoczy-

namy tak dużą partją, a przy tem pod własną banderą.

Ładunek ten wyprzedza nawet urządzenie składów i chłodni. Możliwe iż część ładunku odesłana zostanie do dalszych portów bałtyckich. Gdyby Gdynia już posiadała magazyny śledziowe, natychmiast rozpocząć by się mógł reeksport w mniejszych partjach do portów sąsiednich.

Drugi ładunek, który po raz pierwszy pojawił się w Gdyni na 1-go sierpnia, to ruda żelazna z Lulea, przywieziona na parowcu „Katowice". I dla tego ładunku brak jeszcze kranów, o ile nie liczyć dwóch nowych portalowych kranów „Robura" na molo węglowem, które z niewiadomych przyczyn nie są zajęte przeładunkiem tej rudy. Aż do czasu gdy ruda wyładowywać się będzie kranami a nie własnemi środkami statków transporty rudy przez Gdynię uważać jednak trzeba będzie za przedwczesne.

Wreszcie przybyły jeszcze w lipcu ładunek bawełny (100 t.) z Havre zapoczątkowuje import tego cennego surowca morzem, zamiast dotychczasowego importu kolejami z portu bremeńskiego. I pod tym względem zapowiadają się perspektywy nadzwyczaj obiecujące, chociaż początki muszą być z konieczności skromne.

Jaknajszersze koła obywateli, a nie tylko bezpośrednio zainteresowane osoby winny obecnie obserwować rozwój Gdyni jako portu i prawidłowo oceniać jej dzisiejszą i przyszłą rolę. Życie portowe Gdyni staje się skomplikowanem i w tem skomplikowaniu im więcej osób będzie rozumiało proces tworzącego się handlu przez własny port i będzie rozumiało funkcjonowanie portu w poszczególnych dziedzinach, tem większa jest gwarancja że swoi a nie obcy będą rządzili w tym porcie i że Gdynia stanie się tem, czem ma być, a nie wytworem przypadkowym ślepej gry sił.

Jak żeglować na Wiśle?

Taktyka żeglowania.

O ile na morzu taktyka biegu pod żaglami ma stosunkowo mało do czynienia z prądem i ze stosunkiem kierunku wiatru do kierunku prądu, to na rzece te dwa czynniki wysuwają się na pierwsze miejsce. Wprawdzie również na morzu, w pobliżu brzegów, i nawet zdaleka od nich, ma się do czynienia z prądem pławnym, wywołanym przez wiatr wobec czego np. krzyżując pod wiatr wzdłuż brzegu równoległego do kierunku wiatru należy wysuwać się jaknajdalej na morze, gdyż tam pława wietrzna będzie najmniejsza. Również w cieśninach i przejściach mogą być warunki podobne do warunków na rzece, jak też na przybrzeżnych wodach ożywionych zjawiskiem przypływowo -odpływowem, obcem Bałtykowi. Są to jednak naogół wyjątki które jak wiadomo, nie mogą stanowić reguły. Na Wiśle zaś prawidłem jest uważać przedewszystkiem na prąd i dopiero w związku z nim — na wiatr, więc oczywiście istnieje tu odmienna taktyka niż w zwyczajnych warunkach morskich.

Prąd nadzwyczaj poważnie wpływa na drogę łodzi, a przytem w żegludze z prądem w większym stopniu aniżeli w żegludze pod prąd. Największe i najpotężniejsze działanie okazuje prąd przy żegludze z wiatrem i z prądem, — gdy wiatr wieje z góry rzeki. Wówczas żegluga pod prąd jest wogóle niemożliwa, a żegluga z prądem wymaga największej uwagi, gdyż bieg jest najszybszy z możliwych pod żaglami, a w razie utknięcia na mieliznie nie można skorzystać z tego że prąd i wiatr działają w odmiennych kierunkach — dla zsunięcia z mielizny, lecz wypada walczyć przeciwko działaniu obu sił w jednym kierunku.

Rozmaite wypadki współdziałania wiatru i prądu.

A) Wiatr ściśle z prądem.

Żeglowanie wgórę rzeki jest niemożliwe. Przy żegludze z prądem, jeśli wiatr jest słaby, sterowność jest zmniejszona i na granicy wód objętych prądem utrafienie dziobem w mniej ruchome pasma wód może szybko obrócić łódź. Ogólnie jednak prąd sam sprzyja do pewnego stopnia sterowności, w biegu z prądem, gdyż porywa więcej wynurzoną czołową część łodzi naprzód (powierzchowne warstwy wody w prądzie są szybsze aniżeli niżej położone). Utrzymanie się w prądzie nie jest rzeczą trudną i tylko oddawanie większej uwagi drugiemu czynnikowi — wiatrowi, przed głównym czynnikiem — prądem wywołuje tak częste „wjeżdżania" przy żegludze z prądem, chociaż wytłumaczone one być mogą również trudnością obliczenia szybkości, która jest dość znaczną, złą widocznością mielizn zgóry i niewystarczającą znajomością dna w danem miejscu.

B) Wiatr stanowi z prądem kąt 45°

W tych wypadkach bieg pod żaglami z podnoszeniem się na prąd jest również przeważnie niemożliwy. Przy równym wietrze średniej siły i słabym prądzie możliwe jest lekkie posuwanie się wgórę rzeki. Nieuniknione jednak jest przyciskanie do przeciwnego brzegu, gdyż przy ciasnym biegu już sama pława wietrzna napycha na przeciwny brzeg, a przy odchyleniu się, chociażby nieznacznem, czoła łodzi w kierunku przeciwnego brzegu (np. 5—10°) również i prąd sprzyja przesuwaniu się łodzi w stronę przeciwnego brzegu, skąd już można żeglować na pierwotny brzeg tylko z dużem spławieniem się wdół, gdyż trzymać można kurs tylko prostopadle do prądu. Jedynie unikając głównego prądu, oczywiście tam gdzie to jest możliwe, — np. na niezwężonej główkami regulacyjnemi Wiśle, można w pewnych warunkach żeglować z takim wiatrem w górę, oczywiście z podniesionym mieczem, na dobrze skonstruowanej joli i sterując bardzo subtelnie. Miejsca o silnym prądzie należy przebywać, pomagając wiosłem po stronie wiatrowej, ciągowej, gdyż dodaje to biegu i nie wytrąca łódź ze steru tak łatwo jak wiosłowanie po stronie zacisznej, za żaglem. Takie przebywanie miejsc wartkich opłaca się tylko w kierunku na brzeg zaciszny, podczas gdy przy biegu pod brzeg wiatrowy (od którego wieje wiatr) najlepiej nawet zwinąć żagle, szybko wiosłując prosto na wiatr i w ten sposób przedostając się na przeciwną stronę nurtu bez straty na pławie, która w tych warunkach pod żaglami jest olbrzymia.

Przy biegu podczas takiego wiatru — z prądem — ma się dogodniejszą żeglugę aniżeli z pełnym wiatrem. Droga do przebycia jest więcej przejrzysta, przy zmianach kierunku prądu przekładanie jest zbyteczne, o ile oczywiście zmiany kierunku prądu w stosunku do kierunku wiatru nie przekraczają 45°. (C. d. n.).

Żegluga a kolonje.

Port Takoradi na Złotym Brzegu.

Brzegi Afryki przyrównikowej, jak wiadomo, nie posiadają dogodnych portów. Nietylko linja brzegowa tam nie jest rozwinięta, lecz również ląd zstępuje do morza dość stromemi tarasami i niema możliwości zbudowania, względnie wykopania portu w ujściach rzecznych, które mają szybki bieg, a nawet wodospady w pobliżu ujścia. Najwięcej niegościnnym jest brzeg pomiędzy ujściami Nigru a Senegambją, zwłaszcza w środkowej części tego odcinka: pomiędzy portami Freetown w Sierra Leone a zatoką Lagos w Nigerji na przestrzeni 1300 mil niema ani jednego portu.

Angielska kolonja Złotego Brzegu położona mniejwięcej pośrodku tego niegościnnego wybrzeża posiadała dotąd w Accra i Takoradi tylko redy, na których statki handlowe zmuszone były stawać w odległości 1—2 mil od brzegu, komunikacja zaś barkami pomiędzy okrętami a brzegiem była często przerywana burzliwą pogodą i nawet przy wszelkiej pogodzie poważnie krępowana przybrzeżna olbrzymią kipielą Atlantyku.

Już oddawna rząd angielski zadecydował budowę portu Takoradi, tembardziej, że wywóz kopry i rudy manganu wymagał koniecznie ulepszenia przeładunku w tem miejscu. Dopiero jednak w r. 1921 przystąpiono do robót po bardzo gruntownych badaniach hydrograficznych przeprowadzonych przez kontradmirała J. Parry. Przy budowie portu wykorzystano skalisty cypel Takoradi wraz z rafą, stanowiącą jego przedłużenie, na założenie głównego molo o długości półtorej mili, które osłania port od fali oceanu i od panujących wiatrów. Inne molo, długości ¾ mili, zwane zacisznem, na wysunięte w głąb portu pomosty ładunkowe. Między takiemi dwoma pomostami istnieje przestrzeń wodna o powierzchni 110 hektarów, pozwalająca stawać tu jednocześnie 12

okrętom większym w zupełnem bezpieczeństwie, na głębokościach ponad 12 m. Przy tych warunkach zamiast 300 ton, które można było przeładowywać dziennie przed budową portu, można przeładowywać w eksporcie i imporcie do 5 000 ton na dobę.

Roboty kosztowały 3 300 000 Ł., środków tych dostarczyła wyłącznie sama kolonja. Wzorowe miasto na 150 000 mieszkańców buduje się obecnie na dobrze owianych wzgórzach, panujących nad portem. Świeżo odkryto w głębi kolonji pokłady bauksytu, a oprócz tego rolnicza północną część kolonji zwiększa obecnie swą produkcję i dzięki nowemu portowi rozwinie ją jeszcze więcej. Połączenia kolejowe i drogami zdatnemi do komunikacji samochodowej wgłąb kraju już są wystarczająco rozwinięte. Wszystko to uzasadnia całkowicie duże inwestycje portu Takoradi.

Okrężna wystawa polska w Ameryce Południowej

Gazeta Handlowa pisze:

Jak się dowiadujemy, dzięki inicjatywie Izby Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej organizuje się wystawa ruchoma polskich wyrobów przemysłowych, która ma na celu zapoznanie Ameryki łacińskiej z rozwojem i produkcją Polski.

Wystawa ta organizowana w porozumieniu z czynnikami rządowymi wyruszy z Gdyni prawdopodobnie w grudniu bież. na statkach linji Chargeurs Reunis do portu Bahia w Brazylji, poczem odwiedzi Rio de Janiero, Santos, Montevideo, następnie drogą lądową uda się do Assunccio, stolicy Paragwaju, następnie odwiedzi Valparaiso oraz stolicę Chili, Satjago, poczem skieruje się do Limy, stolicy Peru. Ostatnim etapem tej podróży będzie Ameryka centralna czyli Nikaragua, San Salwador.

W wystawie weźmie udział polski przemysł węglowy, żelazny, cementowy, drzewny (dykty, meble) przemysł papierniczy, w pierwszym rzędzie bibułki papierosowe, przemysł tekstylny oraz poszczególne gałęzie przemysłu rolnego jak chmiel, mączka ziemniaczane, słód, następnie reprezentowany będzie przemysł chemiczny (biel cynkowa, ultramaryna), przemysł metalowy, jak naczynia żelazne emaljowane.

Z powodu wielkich kosztów wystawy przewiduje się, że pozostanie ona w Ameryce Południowej, tworząc pewne poglądowe działy produkcji polskiej przy poszczególnych placówkach naszych w Ameryce Południowej, co przy nieznajomości stosunków polskich ze strony społeczeństwa południowo-amerykańskiego będzie miało niesłychane znaczenie dla rozwoju eksportu naszego do Ameryki Południowej. Koszty tej wielkiej imprezy wyniosą około pół miljona złotych, podróż potrwa cały rok.

Przykład łotewski

Powiększyliśmy w ostatniem półtoraroczu swój pływający stan posiadania na morzu wielokrotnie, lecz nie przesadzając powiedzieć możemy, że ta „wielokrotność" uwarunkowana jest w zupełności nikłym liczebnie i tonażowo stanem naszej floty handlowej aż do 1 stycznia 1927 roku. Obecnie co kwartał przybywają nowe statki (w kwietniu „Niemen", w sierpniu „Wisła", a następnie t. zw. „statki śląskie", których nabycie jest już oddawna przez ciała samorządowe śląskie zadecydowane).

To wszystko jednak mało i chociażby przykład naszego bliskiego północnego sąsiada morskiego i lądowego, Łotwy, która jako państwo niewielkie, posiadające mało produktów eksportowych, rozwija jednak szybko pokaźną flotę handlową wskazuje nam, że jest jeszcze o wiele więcej do zrobienia.

W ostatnim czasie obywatele łotewscy, przeważnie zrzeszeni w spółki, lecz też i jako indywidualni armatorzy kupują miesięcznie po kilka statków średniej wielkości. Korzystają oni z bardzo korzystnych 6-procentowych pożyczek, których udziela im rząd pod hipotekę na statkach. Łatwo jest sobie wytłomaczyć stanowisko rządu łotewskiego w tej sprawie: przy dość znacznem bezrobociu w kraju i sporej ilości marynarzy na Łotwie jest korzystnie stworzyć dodatkowe warsztaty pracy, dając przedsiębiorczym jednostkom kupującym statki możność wykorzystania taniego materjału ludzkiego który w przeciwnym razie pozostałbym bez pracy.

Dając w prywatne ręce statki w ten sposób kupowane za rządowe pieniądze, Łotwa jest pewna racjonalnej ich eksplotacji, gdyż tylko przy takim warunku przedsiębiorca będzie mógł zapewnić sobie zyski. Z innej srony prawo hipoteczne pierwszego wierzyciela chroni państwo od jakichkolwiek strat.

Byłoby bardzo pożądanem żeby i u nas, równolegle do rozwiązania państwowego problemu żeglugi morskiej zostały stworzone warunki umożliwiające prywatnej inicjatywie rozwój przewozów morskich pod polską banderą. Tem łatwiej to uczynić że mamy w przeciwieństwie do Łotwy nadmiar, a nie brak własnych ładunków.

Nowiny żeglarskie.

Nowy aparat do miotania cum.

Mimo, iż w pewnych okolicznościach konieczne jest rzucanie cum na dużą odległość, nie wynaleziono dotąd odpowiedniego aparatu, jak do wystrzeliwania linek przy pomocy aparatu racowego. Zastosowanie aparatu racowego do rzutek przy cumowaniu okrętu byłoby kosztowne i niewygodne. Dlatego pożądane jest, zwłaszcza dla holowników i statków cumujących się nieraz w trudniejszych warunkach, posiadanie aparatu, który pozwalałby na każdorazowe zastosowanie tego sposobu rzucania cum. Jak wiadomo, w wypadkach cumowania dla nawiązania pierwszej łączności ciska się tak zwaną rzutkę, linkę zaopatrzoną na końcu w woreczek z piaskiem, którą przy pewnej zręczności rzucić można na odległość 80 metrów. Do rzutki jest uwiązana lina mocniejsza, a do tej ostatniej właściwa cuma. Przy cumowaniu się na krótszą odległość stosują się grubsze rzutki, uwiązane wprost do cumy.

W St. Nazaire we Francji dokonano na jednym z holowników prób z nowym przyrządem do wystrzeliwania rzutek cumowych. Próby celowo odbyto przy burzliwej pogodzie: odbyły się one w obecności delegatów ministerstwa marynarki, podsekretarjatu marynarki handlowej i największych towarzystw żeglugi. Twórcą nowego aparatu jest generał Reibel. Główną częścią apartu jest ruchoma we wszystkich kierunkach rura, umocowana bądź na statywie ziemnym, w razie zastosowana na lądzie, bądź na lawecie, przy użyciu jej na okręcie. W przedniej swej części rura zatknięta jest zwykłą kulą myśliwską, a w tylnej części posiada urządzenie do strzelania zapewniające jaknajwiększe bezpieczeństwo. Górną część tuby nakrywa wydrążona kula, przyczem strzał wywołuje zerwanie się kuli z końca tuby. Dzięki niemożliwości nawet najmniejszego przerwania się gazów przez nakrycie rury jakby grzybem, ładunek prochu może być minimalny. Przy pomocy pięciu gr. prochu linka dwumilimetrowa leci na 260 m, 4-mm na 170 m. Można również wystrzelić na odległość 150-iu metrów kulę pływającą, zapalającą się z zastosowaniem fosforka wapnia i służącą jako znak doskonale widoczny w nocy i we dnie.

Aparat posiada pomysłowe resory, hamujące szarpnięcie przy wystrzale, specjalne urządzenie zapewnia stopniowe rozwijanie się linki bez tworzenia się pętli i przegięć. Strzał aparatu ma być bardzo dokładny, a obchodzenie się z nim proste.



Sprawa chłodni-składów i statków-chłodni

Na skutek wspólnej inicjatywy ministerstwa przemysłu i handlu, ministerstwa rolnictwa i państwowego banku rolnego została zadecydowana budowa wielkich chłodni i składów dla towarów spożywczych w Gdyni. Chłodnie te budowane zostaną wedle naj-

bardziej nowoczesnych metod, w dużym rozmiarze, celem ułatwienia i zracjonalizowania eksportu jaj, masła, mięsa, bekonów i towarów pokrewnych. Niezbędny kapitał jest już asygnowany, do prac budowlanych przystąpi się pod koniec września, a na wiosnę r. 1929 chłodnie zostaną oddane do użytku. Sprawa ta stała się niezmiernie aktualną gdy państwowy instytut eksportowy przy ministerstwie przemysłu i handlu stwierdził, iż handel polski na zmagazynowaniu samych tylko jaj w zagranicznych chłodniach traci rocznie sumę ok. 10—15 milj. zł.

Jak się dowiadujemy ministerstwo przemysłu i handlu zamierza pod koniec b. r. zamówić dwa okręty dla „Żeglugi Polskiej", zaopatrzone w chłodnie, dla przewozu produktów spożywczych. Posiadając już obecnie wagony-chłodnie — przez wybudowanie chłodni w Gdyni i okrętów-chłodni eksport produktów spożywczych z Polski całkowicie uniezależni się od obcego, a tak kosztownego pośrednictwa.



Dla marynarza świat jest mały.

Jeżeli przypadkiem spotkają się dwaj paryżanie, zamieszkujący w różnych dzielnicach stolicy i zajęci w przeciwległych cześciach miasta, uważają oni to za coś nadzwyczajnego. Tembardziej sądzą oni, że marynarze powinni spotykać się tylko w swych portach macierzystych... i gdzieindziej. Podaję więc małe opowiadanie, które pokaże jak niewielkim jest świat dla marynarzy.

W początkach mego pływania spacerowałem pewnego wieczoru w jednej z dolnych dzielnic miasta Callao, gdy usłyszałem przez źle zamknięte okiennice pewnego sklepu odgłos rozmowy, który zwiastował mi bardzo jasno, że rozmawiający nie byli najlepszymi przyjaciółmi. Ciekawy jakim byłem w tym wieku... i jakim też pozostałem, uchyliłem drzwi i ujrzałem młodego marynarza angielskiego w bójce z sześciu ciemnemi indywiduami. Nie wiedziałem i nie dowiedziałem się kto miał rację lub nie, ale marynarz był w niebezpieczeństwie i natychmiast rzuciłem się mu na pomoc. Walka była długa i gorąca lecz przepędziliśmy napastników i sprawa zakończyła się następnego dnia o świcie mocnemi uściskami dłoni i wsiedliśmy każdy do swej łodzi, sądząc, że nie zobaczymy się więcej.

Lata przeszły i pewnego pięknego wieczoru trzymasztowiec, na którym byłem drugim oficerem stawał na redzie Yokohamy. Nasz pilot jak widać niebardzo był zręczny, gdyż otarliśmy się w sposób niepokojący o wielki angielski statek towarowy, który już stał na kotwicy. Pociemku dotarł do mych uszu grad przekleństw, przekleństw przeznaczonych dla „przeklętych żołdaków francuskich", którymi mieliśmy być. W tym wieku miałem jeszcze gorącą krew i odpowiedziałem jak się należy. Nie byłem więc bynajmniej zdziwiony, gdy po skończeniu manewru rozpoznałem sampan zbliżający się do naszej burty, do którego wskoczył jakiś człowiek z angielskiego statku. Przybiwszy do burty, człowiek ten wbiegł po drabince i w trzech skokach był przy kajucie... i o dziwo! rozpoznałem przy świetle latarni marynarza, z którym spotkałem się przed kilku laty w Callao. Błyskawice gniewu w naszych oczach zamieniły się w błyski radosne i wpadliśmy sobie w ramiona. I spotkanie tegoż wieczoru zostało uroczyście świętowane na lądzie według zwyczaju marynarzy.

Znów przeszło kilka miesięcy do dnia, w którym spacerując w San Francisco, wpadłem na pomysł wejścia do cyrku, koło którego właśnie przechodziłem. Za kasą gdzie sprzedawały się bilety, spostrzegłem gentlemana, którego głowa była ozdobiona wspaniałym cylindrem, był to dyrektor cyrku, w którym bez trudu rozpoznałem swego przyjaciela Grady, o którym poprzednio wspomniałem. Spotkanie nasze zostało uczczone jak się należy i muszę powiedzieć, że nigdy w życiu nie bywałem tyle razy i tak tanio w cyrku, jak podczas tego pobytu w Frisco.

Ale i najprzyjemniejsze zawinięcie do portu kończy się odjazdem i nanowo rozpocząłem swą wędrówkę po morzach. Od czasu do czasu poświęcałem jakąś myśl przyjacielowi Grady, ale sądziłem, że świat jest tak wielki, że nie żywiłem najmniejszej nadziei ujrzenia go kiedykolwiek. Jednak, gdy w przejeździe przez Capetown zechciałem zwiedzić zakłady rybne blisko tego portu, przy wejściu do gabinetu dyrektora, do którego miałem się zwrócić zostałem przywitany wesołem „Hello, to Pan... znowu". I jeszcze raz ręce przyjaciela Grady ściskały moje ręce.

Lecz wojna wybuchła i mimo pomieszania ras i narodowości w tym czasie nie można było myśleć o odnajdywaniu przyjaciół, przeciwnie liczba ich malała z dnia na dzień, a jednak bóstwo „Przypadek" raz jeszcze postawiło Grady na mej drodze. W tym czasie latałem nad morzem Północnem w pościgu za niemieckiemi łodziami podwodnemi. Motory nasze nie zachowywały się tak jak trzeba, i mój zawiódł mnie pewnego dnia, gdy byłem zupełnie blisko belgijskiego wybrzeża. Skoro tylko opuściłem się na morze, baterje niemieckie zaczęły się zabawiać strzelaniem do celu do mego hydroplanu, dostatecznie celnie, że musiałem przewidywać możliwe i bliskie zniszczenie aparatu i jego załogi. Gdy tak rozmyślałem spostrzegłem w W-S-W dym, a później kadłub parowca rybołówczego, który kołysząc się silnie zbliżał się do nas. Odrazu strzały niemieckie zmieniły swój kierunek, lecz parowiec jadąc gzygzakiem mimo to kontynuował swą drogę w kierunku naszym i wnet stanęliśmy burta przy skrzydle, jeśli tak mogę się wyrazić. Na mostku ujrzałem człowieka, który palił flegmatycznie fajkę, dając jednocześnie szybko rozkazy, potrzebne dla wzięcia nas na hol. Ostrzeliwanie niemieckie było w tej chwili dość gorące i nie wiedziałem dobrze, czy przygoda się jednak nie skończy w sposób wyżej przewidziany. Ale mimo wszystko, radość moja była bez granic, gdy w człowieku z fajką poznałem przyjaciela swego Grady, który swym zręcznym manewrem uratował nas, odwdzięczając się w ten sposób za pomoc, której udzieliłem mu w Callao przed osiemnastu laty.

Nie mieliśmy nawet czasu na powitanie, i skoro powróciliśmy do portu, admiralicja angielska zawezwała go z powrotem do Dowru.

Od tego czasu już go nie spotkałem, ale kto wie? może jutro go spotkam. Świat jest taki mały dla marynarza.

(Według Meret Colonies).

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

20 lipca:
szw. par. Gylsboda 133 z Wicku 1577/1 i 849/2 beczek.
22 lipca:
gd. par. D. Siedler 256 z Lerwicku 1892/1 i 3374/2 beczek.
25 lipca:
gd. par. Edith Bosselmann 291 z Lerwicku 988/1 i 730/2 beczek.



Słów kilka o statkach „Jadwiga" i „Wanda"

Parowce Żeglugi Polskiej „Jadwiga" i „Wanda" uruchomione z początkiem lipca b. r. na linjach naszej przybrzeżnej żeglugi i przebiegające po kilka razy dziennie przestrzeń Gdańsk—Hel—Gdynia—Sopoty wywołuja wśród publiczności komentarze bardzo żywe, lecz niestety, nie zawsze słuszne.

Jako statki angielskiej budowy są nieco odmienne swym wyglądem i urządzeniem od statków zwykle na naszych wodach widzianych. Istotnie, tej wielkości statki częściej buduje się właśnie w tych obwodach w których mają potem znaleść zastosowanie i zamówienie w Anglji było swego rodzaju niespodzianką. Ta niespodzianka jest jednak najzupełniej uzasadniona, gdyż z nadesłanych kilkunastu ofert wszystkie były bardzo wysokie. Stosunkowo najkorzystniejszą była oferta stoczni Klawitter w Gdańsku, stocznia zaś Gdańska odpowiedziała, że przy podanych wymiarach i sile maszyn nie w stanie ona jest gwarantować żądanej szybkości. Z tych też przyczyn zamówienie zostało oddane stoczni Palmersa w Anglji, która przedłożyła ofertę znacznie tańszą, według planów własnych. Ponieważ plany okazały się znakomitemi, gwarantowana zaś szybkość przy dwóch śrubach i praktycznych maszynach była wysoka, więc „Jadwigę" i „Wandę" zbudowała stocznia angielska.

Przy zetknięciu się bliższem z temi statkami publiczność nasza, uderzona pewnemi „niewygodami" ich, wyraża zdania dziwnie sprzeczne i niesłuszne, najzupełniej przeciwne właściwej ocenie, która wypaść dla tych statków winna jaknajlepiej.

Krytyka zaczyna się od zbyt wysokich progów, które podróżni przestąpywać powinni wielokrotnie przy chodzeniu po statku.

Progi te, istotnie parustopowej wysokości, są w rzeczywistości bardzo poważną zaletą tych statków na wypadek silnej burzy. Te progi odpowiadają bardzo surowym przepisom angielskim dla statków morskich. Przy uderzeniach największej fali, zalewającej pokład, drzwi zaopatrzone w tego rodzaju próg z całem bezpieczeństwem mogą być otwarte, a woda nie wleci do wnętrza statku. Nie powinniśmy zapominać że „Jadwiga" i "Wanda" przeznaczone są do całorocznej szybkiej komunikacji pomiędzy Gdynią a Helem, a w przyszłości również dla zimowej komunikacji w innych kierunkach (w przybrzeżnej żegludze). Stąd mniejsza jest strata z konieczności przestąpywania wysokich progów latem ani żeli korzyść z bezpiecznej, nieprzerwanej komunikacji jesiennej i zimowej.

Parowiec „Wanda" zresztą już dowiódł podczas podróży z Anglji do Gdyni jak znakomite posiada zalety morskie. Napotkawszy po drodze burzliwą pogodę wyprzedał wielkie statki, które przyjmowały na pokład dużo wody, podczas gdy „Wanda" mimo swych małych wymiarów nie dostała ani jednej fali na pokład. Wiatr był pomyślny, a gdyby był przeciwny, toby statek taksamo dobrze się trzymał, z tą różnicą, że wodaby zlewała pokład i wysokie progi spełniłyby swe zadanie.

Drugi zarzut — to wygląd nieelegancki statku. I ten zarzut godzi wprost w zaletę statku, który ma wygląd naprawdę „morski". Spojrzenie jedno na „Wandę" lub „Jadwigę" wystarczy ażeby poznać statek mogący żeglować przy każdej pogodzie. W lekkich, smukłych linjach kadłubów tych statków jest zapewnienie dużej szybkości, którą one posiadają. Ogólna sylwetka — prosta lecz zgrabna: najpiękniejszemi te statki są podczas pełnego biegu. Ich szybkość znacznie przewyższa szybkość statków, które przedtem kursowały na Hel. Przedtem podróż trwała półtorej do dwóch godzin, „Jadwiga" i „Wanda" przebiegają odległość Gdynia Hel w ciągu trzech kwadransy. Jeśli są za mało eleganckie — to rzecz polega na nieporozumieniu. Szybki a jednocześnie rozliczony na całoroczną żeglugę statek nie może posiadać sporo pokładów okrytych tentem, ani galeryjek z lustrzanych szyb złyżonych. Zresztą statków „ze szkła i płótna" nigdy nie było na zatoce Gdańskiej, a jeśli na niektóryeh statkzch poprzednio naśladowano parowce z Bosforu, to eksperyment ten udawał się tylko na linji Gdańsk—Sopoty przy ciepłej cichej pogodzie.

Kto marzy o jeździe powolnej, w księżycową noc przy dźwiękach muzyki, niech wsiądzie w odpowiednich warunkach, wieczorem na „Gdańsk", jadąc od Gdyni przez Hel do Sopot i z powrotem. Lecz kto chce niezależnie od pogody najszybciej przyjechać na Hel lub wrócić stamtąd, wybierze „Jadwigę" albo „Wandę". „Gdańsk" jest niemniej pewny przy burzliwej pogodzie, trudniej mu jednak przybijac przy otwartym pomoście, gdyż nie posiada dwu śrub jak tamte i jest zbyt wielki.

Pomijamy już wszelkie zarzuty, polegające na rzekomej budowie obu statków ze starych materjałów i t. d. Stwierdzić należy z całym naciskiem iż „Jadwiga" i „Wanda" są zbudowane z materjałów jaknajlepszych i mimo iż oferta na ich budowę była korzystna są znakomicie zbudowane, co się wykazało na próbach i przy przejeździe Anglja—Polska.

Statki są zbudowane w tem samem centrum sławnego budownictwa angielskiego okrętów w Newcastle on Tyne, co i słynny dziś „Krasin", który mimo wieku trzydziestoletniego pokazał w lodach północy dobroć swej budowy. Kto dziś z powodzi artykułów i notatek poświęconych akcji „Krasina" wyczytać zdołał że statek ten — ex Jermak, zbudowany został trzydzieści lat temu, według pomysłu Makarowa, lecz planów angielskich w Newcastle on Tyne? Niesumienność informacji która nie chce przyznać gdzie należy „każdemu swoje" widoczna jest w tych niezliczonych zachwytach dla „sowieckiego" statku z pominięciem historji jego budowy. I nasza opinja prasowa, ślepo powtarzająca za niemiecką pisownią dwa ss w słowie Krasin, jakgdyby istniała obawa, że my jedno s wymówimy jak z, karmi nas taksamo bujdami o potężnym sowieckim statku, jak gdańska konkurencja stara się nam zohydzić znakomite statki przybrzeżnej żeglugi — „Jadwigę" i „Wandę".

Ruch statków polskich.

Par. Katowice ładuje w Lulea 2800 t. rudy do Gdyni lub Gdańska.

Par. Kraków po wyładowaniu 2800 t. rudy z Lulea w Gdańsku stoi na redzie w Gdyni.

Par. Niemen wyładowuje 4407 ton węgla w Genui.

Par. Poznań ładuje w Gdańsku węgiel do Rotterdamu.

Par. Wilno wyładowuje tomasówkę z Gandawy w Gdyni.

Par. Warta ładuje w Gdańsku 3700 t węgla do Neapolu.

Par. Tczew w drodze z Gdańska z 850 t. węgla do Dunkierki.

Par. Toruń odpłynął 20-go z Gdańska z 400 sążniami drzewa do Gandawy i zawinął do Cuxhaven celem naprawy.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I odpłynął 26-go z Gdańska do Rouen z węglem.

Par. Robur II ładuje w Gdyni węgiel do Szwecji.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Lichtugi Antek i Bolek są w drodze powrotnej z Karlstadu do Gdańska.

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W ostatnim tygodniu do portu przybyło 29 statków morskich o łącznej ładowności 21.827 t. r. r. n., w tej liczbie 27 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska. Pod względem bandery było statków na wejściu: polskich 3, szwedzkich 9, niemieckich 8, łotewskich 5, norweskich 2, francuskich i angielskich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 20, ż tomasówką 5, z pasażerami z pasażerami i towarem, z kamieniem, z ryżem i oliwą po 1.

Odpłynęło w tygodniu statków morskich 29 o łącznej ład. 20.602 t. r. n., w tem próżnych 2, z węglem 18, z pasażerami, z pasażerami i bydłem, z drzemem po 1.

Pasażerów przyjechało morzem 39. Przywieziono na statkach 10.615 t. tomasówki, 625 t. ryżu, 580 t. kamienia, 110 t. bawełny i 2 beczki oliwy.

Odjechało na statkach pasażerów 446. Wywieziono węgla 35.886 t., w tem 1.593 t. węgla statkowego, 240 t. dębiny i 15 baranów.

Ogólna charakterystyka tygodnia: przeciętny. Jedynie import tomasówki był rekordowy, eksport węgla natomiast trzymał się nawet lekko poniżej normy ostatnich tygodni. Uruchomienie dwu nowych kranów węglowych na molo południowem prawdopodobnie w najbliższym tygodniu już podniesie eksport węgla przez Gdynię.

Osobliwością tygodnia był znamienny fakt pojawienia się w porcie przeładowanej ze statku „Virginie“ pierwszej partji importowej bawełny. Oby ten import rozwinął się jaknajszybciej.

Ruch portowy w drugiej dekadzie lipca

Ożywienie w porcie w II dekadzie było znaczne, co nie uwydatnia się jednak w liczbach, zwłaszcza w tonażu, gdyż nie było ani w porcie szczególnie wielkich statków osobowych, ani statków z pełnym ładunkiem ryżu wprost z Birmy. Parowiec Medmemham z ładunkiem 6.500 t. ryżu z Rangum wciąż jeszcze jest w drodze. Ze statków osobowych największym w ostatniej dekadzie był angielski par. Orlando (linja Ellermaun Wilson, makler Polski Lloyd 2647 t. r. n., który zabrał 14 go lipca 327 pasażerów do Ymuiden i Amsterdamu, dla przeokrętowania ich na statki Red Star Line i Holenderskiego Lloydu.

O ile omawiana dekada jest wprost wyjątkową pod względem importu ryżu, który przemijająco spadł do zera, to zato powiedzieć można że stała ona pod znakiem poważnego importu tomasówki — w większych partjach całookrętowych. Przywiozły tomasówkę: niem. par. Justitia z Gandawy 3.000 t., ang. par. Seaton z Gandawy 2.350 t., niem. par. Sieglinde z Gandawy 2.500 t., niem. par, Brunhilde z Rotterdamu 1.875 t. i pol. par. Poznań z Gandawy 2.800 t. Wszystkie statki wyładowały tomasówkę przy magazynie rządowym, z wyjątkiem par. Poznań, który rozpoczął wyładunek przy łuszczarni ryżu, wobec zwolnienia się tego miejsca.

Z 26b statków które wywiozły węgiel 13 odpłynęło do Szwecji, 6 do Danji, po 3 do Norwegji i Finlandji, 1 do Łotwy. Większe ładunki węgla: szwedzki par. Robert do Göteborga 4000 ton, duń. par. Kirsten Maersk do Kopenhagi 3.400 t.

Na wejściu zanotowano w II dekadzie statków morskich 41 o łącznej ładowności 31.261 t., w tej liczbie 38 parowców, 2 holowniki 1 lichtuga morska. Co do bandery statków na wejściu było: polskich 3, szwedzkich 14, niemieckich 11, duńskich 4, łotewskich, angielskich i gdańskich po 1. Wśród statków na wejściu było próżnych 34, z tomasówką 5, z pasażerami i towarem 1, z kamieniem 1. Przyjechało na statkach 18 pasażerów, oraz przywieziono morzem: 12.525 t. tomasówki, 580 t. kamienia, 1 t. drobnicy.

Odpłynęło w dekadzie 37 statków morskich o łączn. ład. 29.514 t. r. n., w tej liczbie próżnych statków 7, z węglem 26, z pasażerami 3, z drzewem 1. Odjechało morzem 739 pasażerów, oraz wywieziono: 48.615 t. węgla, w tem 2.407 t. statkowego i 240 t. kloców dębowych do Göteborga.

Ciekawem zjawiskiem w porcie była berlinka rzeczna o pojemności 450_3, która przybyła z Wisły i odeszła do Tczewa po załadowaniu 300 ton łuszczonego ryżu przy łuszczarni. Niestety woda na Wiśle obecnie jest tak niska, że w Tczewie zawartość tej berlinki, która miała z ładunkiem 1m 60 zanurzenia, zostala przeładowana jeszcze na dwie berlinki. W ten sposób niska woda nie pozwoliła na wykalkulowanie odpowiednie kosztów tej próby: podobno jednak nie są one jednak zbyt wysokie i próba będzie powtórzona.

24-go oczekiwany jest w Gdyni pierwszy parowiec z rudą — pol. par. Kraków z 2.800 t. rudy z Lulea, którego przeładunkowi z jaknajwiększem zaciekawieniem przypatrywać się będą koła zainteresowane.

Olbrzymi wzrost ruchu portowego

Półroczny ruch 1928 r. równa się rocznemu ruchowi 1927 r.

Uderzający wprost jest rozwój ruchu okrętów i towarów w porcie gdyńskim w pierwszem półroczu b. r. Podczas gdy w całym roku 1927 ym przybyło do portu 530 statków o łącznej ładowności 422.939 t. r. n., — w pierwszem półroczu 1928 r. przybyły 482 statki o łącznej ładowności 421.629 ton. Tonaż statków więc się zrównał już na 1-go lipca, ilość statków na wejściu zrównała się natomiast dopiero 10-go lipca br. co tylko dowodzi, że w roku bieżącym do portu zawijają większe statki, czynnik bardzo korzystny jako świadectwo rozwoju portu. Ponieważ ruch wzrasta z miesiąca na miesiąc, więc przypuszczać należy że ruch portowy Gdyni na wejściu osięgnie w całym roku 1928-ym liczby: 1300 statków morskich o łącznym tonażu: 1.000000 ton rej. netto albo 2.500000 ton nośności (deadweight). albo 3.000000 metrów sześc. pojemności ładunkowej. Liczby te wysuną Gdynię na jedno z poważnych miejsc wśród portów bałtyckich.

Ryżowiec z Rangunu nadejdzie dopiero 30-go bm.

Parowiec angielski „Medmemham“ znajdujący się obecnie w drodze z Rangun (Birma) do Gdyni jest ostatecznie awizowany na dzień 30-31 lipca.

Elektryczne dźwigi portalowe już pracują

Elektryczne dźwigi portalowe Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego rozpoczęły pracę ładowania węgla na statki na stanowiskach 4 i 5 na molo węglowem. Krany te, z chwytaczami 5-tonowemi dla węgla i 7-tonowemi dla rudy uczynią te stanowiska (3—5) najwydajniejszemi pod względem przeładunku w całym porcie.

„Lwów“ mija Sycylję

Statek szkolny „Lwów“ w drodze z Gdyni do Konstancy zbliża się obecnie do przejścia pomiędzy Sycylją a lądem Afryki, oddzielającego wschodni basen morza Śródziemnego od basenu wschodniego, W Konstancy „Lwowa” należy oczekiwać około 10-go sierpnia. Jak wiadomo w Konstancy zaokrętowani zostaną nowi uczniowie nawigacyjni (kandydaci) w ilości 160-wyjeżdżając na statek koleją.

Par. „Gdańsk uratował dwie łodzie i yacht

Letni rozkład jazdy żeglugi przybrzeżnej na rok bieżący, przy zwiększonej ilości jazd. dając częstszą komunikację między przystaniami w zatoce, jednocześnie zwiększa bezpieczeństwo dla łodzi prywatnych.

Tak, np. 17 lipca r. b. par. „Gdańsk", przechodząc w odległości około 3 mil od Helu, zauważył motorówkę, która robiła wrażenie, iż nie kieruje swemi ruchami.

Kapitan statku niezwłocznie zbliżył się do niej i stwierdził, że na motorówce motor nie działa, a wiatr i fala (pogoda była burzliwa) unosi ją na morze.

Kapitan „Gdańska", pomimo ciężkiego stanu morza, zdołał podać na motorówkę hol i przyholować ją na Hel.

Dnia 19 lipca r. b. przy silnym wietrze i fali o godz. 15.50 „Gdańsk" zauważył w odległości 2 ½ mil od brzegu gdyńskiego yacht żaglowy, który wzywał pomocy, nie mogąc kierować swemi ruchami i będąc unoszonym przez sztorm na morze; pomimo znacznych trudności Kpt. s. s. „Gdańsk" Pacewicz wziął załogę jachtu na pokład a jacht przyprowadził do Gdyni (yacht „Seehund".)

Dnia 22 b. m. par. „Jadwiga" w odległości 2 mil od Helu, zauważył dwóch ludzi w łodzi napełniającej się wodą. Dwóch młodzieńców niezwłocznie kapitan s. s. „Jadwiga" wziął na burtę, a łódź na hol, jednak nie doprowadził jej do Helu, gdyż w drodze została zalana i zatonęła.

Również Bałtycko-Amerykańska linja wyśle statek wprost z Gdyni

W dniu 20-go sierpnia przybywa do Gdyni parowiec Bałtycko-Amerykańskiej Linji „Polonja", zabierze w naszym porcie pasażerów i ładunek i dnia 21-go sierpnia uda się z Gdyni wprost do Nowego Yorku.

Są to początki stałej komunikacji pasażerskiej pomiędzy Gdynią a Nowym Yorkiem.

„Orania" przyjmuje również pasażerów do Amsterdamu

Holenderski parowiec oceaniczny „Orania" przybędzie do Gdyni w nocy z 9 na 10 sierpnia. Przyjmować będzie nietylko pasażerów do Południowej Ameryki, lecz również jadących do Amsterdamu. Podróż do Amsterdamu, jak wiadomo, jest aktualna wobec odbywających się igrzysk IX Olimpjady.

„Wisła" przybędzie do Gdyni z olbrzymim ładunkiem śledzi

Nowozbudowany w Anglji parowiec Żeglugi Polskiej „Wisła" awizowany jest do Gdyni na 21-go sierpnia ze Stokton on Tyne z ładunkiem 5.200 ton śledzi.

Parowiec „Wisła" jest tegoż typu co parowiec „Niemen". Jako korzystny fakt w eksploatacji tego statku można traktować przyjęcie pełnego ładunku w pierwszej podróży do portu macierzystego.

Jeszcze jedna Linja Gdynia—Ameryka Południowa

Na dzień 9-go sierpnia awizowany jest w Gdyni parowiec Królewskiego Holenderskiego Lloydu Orania, który następnie 10-go odpłynie do Brazylji via Amsterdam, zabierając 1.500 emigrantów. Załatwia ten statek jako makler Polsko-Szwedzkie Towarzystwo Okrętowe (Shipco).

Statki Żeglugi Polskie stają w Orłowie

Od kilku dni, dzięki wykończeniu przystani dla statków w Orłowie P. P. „Żegluga Polska" uruchomiła stałą komunikację pomiędzy Gdynią a Orłowem.

Rekord dzienny przeładunku węgla w Gdyni

30 lipca w ciągu doby ustanowiono w Gdyni nowy rekord ładowania węgla na statki.

Po raz pierwszy załadowano w ciągu dnia przeszło 7.000 t. węgla (7.038 t. węgla eksportowego i 255 t. bunkrowego).

Na czołowe stanowiska wysunęły się w tym dniu Nr. 1 (dźwig mostowy) gdzie załadowano na par. Belgien 2,250 t. i stanowiska Nr. 5, 6 i 7 z 985, 800 i 890 t.

Licząc, iż przeładunek na stanowiskach Nr. 3—5 zostanie zwiększony dzięki powiększeniu sprawności nowych kranów Pol.-Skand. Towarzystwa można oczekiwać w dniach najbliższych dalszych rekordów.

Fiński „Mercator" przybywa do Gdyni

Według wiadomości prywatnej (radjo) fiński parowiec „Mercator" jeszcze w nocy na 1-go sierpnia oczekiwany jest w Gdyni z Ameryki Południowej. Podajemy wiadomość tę z pewnym zastrzeżeniem, gdyż statek ten fińsko-amerykańskiej linji jeszcze nie był awizowany do Gdyni i prawdopodobnie udaje się do Gdańska.



Ruch portowy w poprzednim tygodniu

Ruch portowy w Gdańsku w ostatnim tygodniu ponownie się ożywił, zwłaszcza eksport wegla sięgał w poszczególnych dniach rekordowych liczb. Szereg dużych statków ładował i wyładowywał w porcie: niem. par. Wannaheim (makler Polsko-Skand.) załadował przeszło 5.000 t. węgla do Amsterdamu, włoski par. Katarina Madre u tegoż maklera ładuje jeszcze węgiel w ilości 7.000 t. z przeznaczeniem do Włoch. Największe partje ładunku importowego przywiozły polskie parowce Warta (nawozy sztuczne i inne towary) i Kraków (ruda),

Na wejściu zanotowano 105 statków morskich, w tej liczbie 85 parowców, 3 holowniki, 3 lichtugi morskie 14 żaglowców z mot. Co do bandery statków na wejściu było: polskich 3, gdańskich 5, duńskich 20, szwedzkich 23, niemieckich 34, angielskich 8, norweskich, łotewskich, holenderskich i greckich po 2, francuskich, fińskich, czechosłowackich, hiszpańskich po 1.

Wśród statków na wejściu było 57 próżnych, 21 z towarem, 5 z żelastwem, 4 z pasażerami i towarem, 3 ze śledźmi, po 2 z węglem, z drzewem, z masą do czyszczenia gazu, oraz po 1: z rudą żelazną, ze solą, ze smołą, ze zbożem, z pszenicą, z towarem i amunicją, z samochodami, z próżnemi beczkami, z papierem.

Przeładowano w imporcie ze statków i składów na kolej: rudy żelaznej 5.975 t., żalastwa 3.715 t. nawozów sztucznych 4.330 t., innych towarów 4.600 t.

Wyszło w tygodniu na morze 127 statków, w tej liczbie próżnych 16, z węglem 61, z towarem 14, z drzewem 12, z pasażerami i towarem 6, z cementem i ze spirytusem po 4, z pasażerami, ze solą po 2, oraz po 1: z koksem, z solą potasową, z mączką kostną, z towarem i końmi, z resztą ład. samochodów, z drzewem i towarem.

Przeładowano w tygodniu z kolei na statki 117.965 t. węgla, oraz z wagonów na statki i składy na eksport 792 wag. drzewa, 20 wag. zboża, 25 wag. cukru i 1.109 wag. innych towarów.

(Dalszy ciąg kroniki na stronie 314)

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

17 lipca: niem. żagl. z mot. Herma 47 t. z Sönderborga z żelastwem (Bergenske, Westerplatte), niem. par. Merkur 364 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), pol. par. Tczew 344 t. z Amsterdamu z towarem (Pam, kolej nadw.), łot. par. Sigulda 1260 t. z Gandawy próżny (Voigt, Westerpl.), grecki par. Anthippe N. Michalos 1920 t. z Seriphos z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Baltrader 1014 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp., Vistula), szw. par Erik 123 t. z Stronsay ze śledziami (Reinhold, kan. port.), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Maj 1144 t. z Amsterdamu próżny (Befr. Ges., Viktoriawand), niem. par. Gerda Kunstmann 320 t. z Szczecina próżny (Voigt, Wisłoujście), szw. par. Thure 295 t. z Sölvesborga próżny (Pam, Westerplatte), est. par. Borghild 431 t. z Gjedseru próżny (Pol.-Skand., b. port ces.), niem. par. Rival 353 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Hallsta III 473 t. z Karlshamnu z kamieniem (Behnke i Sieg, kolej nadw.).

18 lipca: szw. mot. Maagen 97 t. z Karlshamnu z pszenicą (Bergenske, Baltoil), niem. par. Wannaheim 2346 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., Holm), duń. par. Martin Karl 828 t. z Agidelli jako do portu ukrycia z solą i zbożem (Befr. Ges., Viktoriawand).

19 lipca: łot. par. Mars 278 t. z Simrishamnu próżny (Dzg. Schiff. K.), niem. par. Gisela Schröder 522 t. z Bremy próżny (Shaw, Lovell, Wisłoujście), szw. żagl. z mot. Finglay z Landskrony z jęczmieniem (60) (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Inland 1399 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), duń. par. Scotia 1387 t. próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.) szw. par. Wira 252 t. z Sölvesborga próżny (Wolff, Westerpl.), pol. par. Warta 1698 t. z Sousy z towarem (Warta, kolej nadw.), fr. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Gdańsk), szw. par. Gusten 353 t. próżny (Wolff, Westerpl.), niem. par. Hinrich Peters 499 t. z Szczecina próżny (Befr. Ges., Westerpl.).

20 lipca: szw. par. Gylsboda 133 t. z Wicku ze śledziami (Reinhold, kan. port.), grecki par. Pelagia 2010 t. z Trangsund z drzewem (Behnke i Sieg,b. port ces.), niem. par. Renate 508 t z Flensburga próżny (Bergenske, Wisłoujście), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Motława), duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby próżny (Reinhold, Westerpl.), duń żagl. z mot. Helga 41 t. z Ystadu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Boltic Corp., kan. port.).

20 lipca: niem. par. Svend Larsen 291 t. z Svendborga próżny (Artus, Westerpl.), duń. par. Agnete 855 t. z Aalborga próżny (Dz. Schiff. K., Legan), niem. par. Riga 571 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Teutonia 768 t. z Lubeki próżny (Bergenske, wolna strefa), niem. par. Sedina 583 t. z Bremerhaven z żelastwem (Reinhold, kan. port.), fr. par. Chateau Yquem 1290 t. z Le Havre z towarem (Worms, Raiffeisen), szw. par. Iris 169 t. z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Aira 280 t. z Malmö próżny (Mory, Westerplatte).

21 lipca: niem. par. Fortuna 304 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, z. port. ces.), duń. par. Vendia 627 t. z Saxköpingu próżny (Polsko-Skandyn., były port ces.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu próżny (United Baltic, kan. port.), gdański par. Peter von Danzig 492 t. z Rotterdamu z węglem (Reinhold, Viktoriawand), hiszp. par. Aure 2370 t. z Rotterdamu próżny (Scand. Levant, Holm), szw. par. Sven 191 t. z Malmö z towarem i amunicją (Reinhold, basen amunicyjny), ang. par. Seaton 898 t. z Gdyni próżny (Pam, Westerplatte), szw. par. Nordöst 628 t. z Varbergu próżny (Bergenske, wolna strefa), gr. par. Elesterios K. Venizelos 2746 t. z Szczecina próżny (Skand. Levant, Wisłoujście), ang. par. Minorca 394 t. z Sönderborga z towarem (Reinhold, Wisłoujście), niem. par. Fehmarn 322 t. z Szlezwiku próżny (Shaw, Lovell), duń. par. Lise 718 t. z Kilonji próżny (Reinhold), duń. draga ssąca Sydhavn 211 t. z Kopenhagi próżna (Reinhold), szw. par. Gyfle 272 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Odysseus 10 t. z Gdyni próżny, szw. par. Gudrun 450 t. z Malmö próżny (Bergenske), par. Rosenborg próżny (Dz. Schiff. K.).

21 lipca: duń. par. Rosenborg 1206 t. z Aalborga próżny (Dzg. Schiff. K., Legan), czsł. par. Bahemia 435 t. z Szczecina próżny (Wolff, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Adele 57 t. z Szczecina z masą do czyszczenia gazu (Bergenske, kan. port.), niem. mot. Odin 1104 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, kolej nadw.)

22 lipca: duń. żagl. z mot. Aage 55 t. z Arendalu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. hol. Viking 8 t. z licht. Box 460 t. i Kelsö 813 t. z Norrköpingu próżne (Behnke i Sieg, Ballastkrug i Viktoriawand), niem. par. Finnland 246 t. z Helsingöru próżny (Voigt, kan. port.), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), szw. żagl. z mot. Kurt 52 t. z Aalborga z żelastwem (Behnke i Sieg), Westerpl.), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. z Helsingforsu ze smołą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. August 266 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, b. port ces.), gd. par. D. Siedler 256 t. z Lerwicku ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), niem. par. Erda 1671 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), niem. par. Amrum 558 t. z Hamburga z towarem (Voigt, basen Holmu), szw. hol. Frej z licht. Menja 572 t. i Fenja 569 t. z Sztokholmu próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), łot. par. Consuls P. Dannebergs 1744 t. z Zaandamu próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. par. Alsen 538 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold, Westerpl.).

23 lipca: duń. par. Victoria 1160 t. z Korsör próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), duń. par. Feddy 561 t. z Nakskov próżny (Pam, wolna strefa), szw. par. Carlsten 314 t. z Middelfartu próżny (Westerpl.), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, b. port ces.), pol. par. Robur I. 577 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), gd. par. Etzel 593 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), hld. par. Gideona II. 107 t. z drzewem jako do portu ukrycia (Voigt, Ballastkrug), łot. par. Laima 194 t. z Gdyni próżny (Reinhold, Westerpl.), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, kolej nadw.), fsk. żagl. Ilmari 125 t. z Kotki z próżnemi beczkami (Ganswindt, Baltoil), szw. par. Amfred 272 t. z Kłajpedy próżny (Warta, wolna strefa), niem. par. Kurland 262 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, kolej nadw.), norw. par. Visna 1105 t. z Norfolku próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. żagl. z mot. Gerda 63 t. z Saśnic ze zbożem (Bergenske, Baltoil), norw. par. Dageid 935 t. z Arendalu próżny (Dzg. Schiffahrt K., Victoriawand).

24 lipca: niem. par. Olga 331 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltik), niem. par. Najade 394 t. z Bremy z towarem (Wolff, wolny port), niem. par. Albert 461 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.).

24 lipca: ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp. Vistula), niem. par. Scharhörn 115 t. z Elbląga próżny (Ganswindt, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Inger 278 t. z Esbjerg próżny (Lenczat, b. skład węgla mar.), ang. par. Orlando 2646 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, kolej nadw.), duń. żagl. z mot. Bonavista 67 t. z Szczecina z masą do czyszczenia gazu (Ganswindt, b. skład węgla mar.).

25 lipca: niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Nyborga próżny (Polsko-Skand. b. port ces.), niem. hol. Karl Kiehn 13 t. z niem. licht. Greta Kiehn 370 t., Hinrich Kiehn 376 t. i Wilma Kiehn 373 t. z Szczecina próżne (Bergenske i Behnke i Sieg, Westerpl.), ang. par. Haarlem 565 t. z Leith z towarem (Reinhold, wolna strefa).

25 lipca: pol. par. Kraków 1125 t. z Lulea z rudą (Pam, wolna strefa), szw. par. Camelia 1109 t. z Göteborga próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Anni Ahrens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), duń. żagl. z mot. Marion 55 t. z Moss z żelastwem (Ganswindt, b. skład węgla mar.), szw. par. Aurora 323 t. z Lipawy próżny (Befr. Ges., Westerpl.), niem. par. Vesta 976 t. z Newcastle z węglem (Wolff, kan. port.), szw. par. Prestonic 1383 t. z Londynu próżny (Shipco, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Antares 100 t. z Elbląga próżny (Ganswindt, b. port. ces.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. z Lerwicku ze śledziami (Reinhold, kan. port.).

26 lipca: niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. z Lubeki próżny (Artus, Westerpl.).

26 lipca: duń. ż. z mot. Urda 56 t. z Kopenhagi. próżny (Pol. Skand., Westerpl.), szw. par. par. Clara 173 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Behnke i Sieg, Pommerenzdorf), duń. par. Katholm 877 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. ż. z m. Herma 47 t. jako do portu ukrycia ze solą (Bergenske, Westerpl.), szw. ż. z m. Lilian 70 t. z Gefle z papierem (Bergenske, kan. port.), gd. par. Oberpr. Delbrück 620 t. z Stralsundu próżny (Reinhold, b. port. ces. niem. par. Oskar 485 t. z Harburga próżny (Reinhold, b. port. ces.), szw. par. Thure 295 t. z Sölvesborga próżny (Pam, Westerpl.), pol. par. Poznań 1122 t. z Gdyni próżny (Pam, wolna Strefa), niem. par. Lubeca 694 t. z Szczecina próżny (Lenczat, Westerpl.).

Na wyjściu.

17 lipca: szw. par. Greta 191 t. do Stugsundu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Altenfelde 1493 t. do Göteborga z węglem (Pam), norw. par. Kongshavn 425 t. do Bonessu z kopalniakami (Voigt), szw. żagl. z mot. Zita 76 t. do Fredrikshaldu z cementem (Ganswindt), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Ballen z węglem (Artus), hld. par. Iris 404 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), łot. par. Emmy 706 t. do Goole z drzewem (Reinhold), niem. par. Merkur 365 t. do Lipawy z towarem (Wolff), niem. par. Arcona 186 t. do Haugesundu ze śledziami (Dzg. Schiff. K.), norw. par. Vossa 775 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Ara 557 t. do Helsingborga z węglem i towarem (Reinhold), niem. par. Heidelberg 365 t. do Kłajpedy z węglem i towarem (Reinhold), niem. par. Nobis 631 t. do Lulea z węglem (Artus), ang. par. Baltrader 1014 t. do Rygi z towarem (United Baltic).

18 lipca: niem. żagl. z mot. Dora 86 t. do Karlskrony z drzewem (Ganswindt), panamski par. Ereno 2311 t. do Wenecji z węglem (Sc. Levant), łot. par. Linhope 814 t. do Pargassu z węglem (Polsko-Skand.).

19 lipca: szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Hallsta III 473 t. do Gdyni z kamieniem (Behnke i Sieg), duń. par. Hindsholm 876 t. do Manchesteru z drzewem i towarem (Reinhold), est. par. Borghild 431 t. do Aalborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z węglem i towarem (Bergenske), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornholdt), niem. par. Mecklemburg 670 t. do Caen z węglem (Artus).

20 lipca: niem. par. Siegmund 1084 t. do Amsterdamu z węglem (Shipco), fsk. żagl. z m. Sampo 97 t. do Mautyluoto z mączką kostną (Lenczat).

20 lipca: niem. par. Spitzberg 154 t. do Juelsminde z węglem (Reinhold), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp), szw. par. Erik 123 t. do Roddby Redd z koksem (Reinhold), wł par. Maria Teresa 2378 t. do Genui z węglem (Scand. Levant), niem. par. Herbert 183 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Stör 348 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), pol. par. Toruń 1122 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), niem. par. Alice 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Yorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line), niem. par. Norderney 547 t. do Mantylooto próżny (Voigt), ang. par. Tasso 2172 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Hansa 612 t. do Pargasu z węglem (Polsko-Skand.).

21 lipca: duń. par. Belgien 1173 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), fsk. par. Orient 2895 t. do Rio de Janeiro z towarem (Bergenske), szw. par. Göta 674 t. do Karlskrony z węglem Polsko Skand.), niem. par. Imperial 562 t. do Oxelösundu z węglem (Reinhold), duń. par. Knud Villemoes 860 t. do Gjedseru z węglem (Reinhold), szw. par. Gylsboda 133 t. do Rönneby próżny (Reinhold), niem. par. Septima 823 t. do Windawy próżny (Lenczat), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), wł. par. Ansaldo Quarto 3160 t. do Genui z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Harald 1091 t. do Gefle z węglem (Artus), łot. par. Biruta 1091 t. do Rygi z węglem (Reinhold), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), wł. par. Pelagia 2010 t. do Aleksandrji z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Bretland 1235 t. do Sönderborga z węglem (Artus), niem. par. Prima 493 t. do Goole z drzewem (Dz. Schiff. K.), szw. par. Iris 169 t. do Malmö z towarem (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.), niem. par. Gerda Kunstmann 320 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt).

21 lipca: ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towartm (Lenczat), niem. żagl. z mot. Capella 64 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), grecki par. Anthipee N. Michalos 1920 t. do Wyborga próżny (Behnke i Sieg), chil. żagl. z mot. Karin Irmgard 105 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), chil. żagl. z mot. Natividad 261 t. do Kronsztadu ze spirysem (Bartram), łot. par. Skrunda 1758 t. do Lipawy z węglem (Voigt), łot. par. Daugava 718 t. do Rygi z węglem (Bergenske), duń. par. Scotia 1386 t. do Kopenhagi z węgltm (Behnke i Sieg), szw. par. Aegir 735 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg).

22 lipca: szw. par. Bellis 22 t. do Falkenbergu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Riga 571 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), norw. par. Sarpen 1100 t. do Sarpsborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. draga ssąca Sydhavn 212 t. do Schiewenhorst próżna (Rtinhold), łot. par. Ausma 1192 t. do Abo z węglem (Behnke i Sieg), fr. par. Depute Abel Fery 1185 t. do Rouen z węglem (Mory), norw. par. Olaf Kyrre 1957 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Valkyrian 707 t. do Hudiksvallu z węglem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Noah 95 t. do Göteborga z ctmentem (Prowe), szw. par. Bore 2045 t. do Slite próżny (Bergenske),niem. par. Karl Friedrich Larsen 686 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami teborga z węglem (Bthnke i Sieg), szw. par. Gyfle 272 t. do Degershamnu z węglem (Behnke i Sieg).

23 lipca: duń. żagl. z mot. Albatros 91 t. do Göteborga z cementem (Ganswindi), duń. mot. Maagen 97 t. do Hystör z węglem (Bergenske), hld. żagl. z mot. Gideona II. 107 t. do Bremy z drzewem (Voigt), duń. żagl. z mot. Fremad 57 t. do Helsingborga z solą potasową (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Foraldres Minde 57 t. do Marstalu z węglem (Ganswindt), norw. żagl. z mot. Sneklokken 62 t. do Oslo z węglem (Ganswindt), niem. par. Brake 336 t. do Lubeki z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. mot. Elly 70 t. do Aarhus ze solą (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Elin 69 t do Ronehamnu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Herta Grube 69 t. do Mullerup z węglem (Bergenske), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami (Reinhold), duń. par. Ficaria 672 t. do Kopenhagi z pasażerami (Reinhold), duń. żagl. z mot. Anna 60 t. do Rönne z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Dido 62 t. do Halmstadu z cementem (Prowe), szw. (Reinhold), grecki par. Elesterios K. Venizelos par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem 2746 t. do Wyborga próżny (Scand. Levant), niem. par. Wiborg 350 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), szw. par. Wira 252 t. do Limhamnu z węglem (Bornholdt), niem. par. Bacchus 326 t. do Antwerpji z towarem (Wolff).

24 lipca: gd. Saale (motorowiec) w morze próżny (stocznia Schichau).

24 lipca: niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. do Allinge z węglem (Ganswindt) łot. par. Mars 278 t. do Trelleborga z węglem (Dz. Schiff. K.), szw. par. Gudrun 452 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), franc. par. Seine 813 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), szw. par. Nordöst 628 t. do Karlstadu z węglem (Bergenske), niem. par. Teutonia 768 t. i norw. par. Aslag 586 t. do Rygi z węglem (Bergenske), norw. par. Dageid 935 t. do Björkö z węglem (Dz. Schiff. K.), duń. par. Agneta 855 t. do Londynu z drzewem (Dz. Schiff. K.) niem. par. Sedina 583 t. do Refsö próżny (Reinhold), niem. par. Najade 394 t. do Rygi z towarem (Wolff), fin. par. Delaware 1585 t. do Kotki z węglem (Bergenske), ang. par. Baltriger 658 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Hinrich Peters 500 t. do Wyborga z węglem (Nordd. Schiff. Ges.).

25 lipca: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Amfred 335 t. do Lysekilu z węglem (Warta), duń. par. Feddy 561 t. do Kjöge z węglem (Pam), pol. par. Tczew 344 t. do Dunkierki z węglem (Pam), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. do Randersu ze solą (Bergenske), niem. par. Sturmsee 719 t. do Stugsundu z węglem (Wolff), hld. żagl. z mot. Cormoran 87 t. do Marstallu z węglem (Artus).

25 lipca: szw. par. Inland 1399 t. do Fredrikshavnu z węglem (Polsko-Skand.), hld. żagl. z mot. Vier Gebrüders 74 t. do Elsfleth z drzewem (Voigt), duń. par. Lise 718 t. do Odense z węglem (Reinhold), niem. par. August 268 t. do Kilonji próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Sigulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Kurland 262 t. do Kłajpedy z cementem (Voigt), duń. par. Vendia 627 t. do Struer z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Amrum 558 t. do Kotki próżny (Voigt), hold. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Finnland 246 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Voigt), niem. par. Scharhörn 115 t. do Mullerup z węglem (Ganswindt), szw. par. Aira 280 t. do Fredriksundu z węglem (Mory), grecki par. Volos 316 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), czsł. par. Bohemia 435 t. do Stugsundu z węglem (Wolff), niem. par. Wannaheim 2346 t. do Amsterdamu z węglem (Polsko-Skand.).

26 lipca: pol. par. Robur I 577 t. do Rouen z węglem (Pol. Skand.), gd. ż. z m. Erna 12 t. do Kłajpedy ze spirytusem (Bartram), niem. par. Fortuna 304 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. ż. z m. Inger 278 t. do Skelleftea z węglem (Lenczat), niem. par. Reinhart 541 t. do Wasy z węglem (Reinhold), niem. par. Renate 568 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Kotki próżny (Reinhold), niem. par. Gisela Schröder 522 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Aurora 323 t. do Leningradu próżny (Befr. Ges.), szw. par. Carlsten 334 t. do Nyköpingu z węglem (Ganswindt), duń. par. Rosenborg 1206 t. do Southamptonu z drzewem (Dzg. Schiff. K.), pol. par. Kraków 1121 t. do Gdyni próżny (Pam).

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W ostatnim tygodniu ruch wejściowy w porcie gdańskim znów przewyższał ruch na wyjściu, co świadczyło o wzrastającem ożywieniu w porcie. Przybyło do portu w tygodniu 126 statków morskich, w tej liczbie 109 parowców, 3 motorowce, 11 żaglowców z mot., 2 kołowniki, 1 lichtuga morska. Pod względem narodowości było statków na wejściu: polskich 5, gdańskich 0, szwedzkich 21, duńskich 16, niemieckich 47, angielskich 7, łotewskich 8, norweskich i fińskich po 4, francuskich 3, holenderskich, estońskich, litewskich, amerykańskich po 2, tureckich, włoskich, chilijskich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 66, z towarem 21, z pszenicą 11, z żelastwem 7, z pasażerami i towarem 5, ze śledźmi 3, z rudą żelazną, z kamieniem po 2, oraz po 1 z fosfatami, drzewem, zbożem, pasażerami i pocztą, towarem i zbożem, spirytusem i towarem, z towarem i fosfatami, z solą i zbożem, z jęczmieniem.

Przeładowano w imporcie ze statków i składów na kolej: rudy żelaznej 6230 t., złomu (żelastwa) 7075 t., nawozów sztucznych 7815 t., innych towarów 8540 t.

Wyszło w tygodniu z portu 113 statków morskich, w tej liczbie z węglem 44 statki, z towarem 18, próżnych 13, z drzewem 7, z cementem 4, z pasażerami i towarem 3, z drzewem i solą potasową 3, z z resztą ładunku śledzi 3, z kamieniem, ze spirytusem, z makuchami, z naftą po 2, z koksem, z kopalniakami, z cukrem, z towarem i końmi, z pasażerami i pocztą 1, z ropą naftową, z węglem i towarem po 1.

Przeładowano w eksporcie z kolei na statki węgla .04.218 t., oraz z kolei na statki i składy: drzewa 962 wag., zboża 13 wagonów, cukru 15 wagonów, innych towarów 1192 wagonów.

Statki fińsko-amerykańskiej linji w Gdańsku

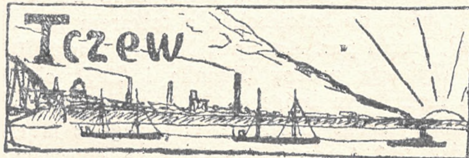
Parowiec Orient po załadowaniu w Gdańsku (b. port cesarski) towaru i cementu odpłynął 21-go do Rio de Janeiro. — Parowiec Bore VIII przybył 27-go z Buenos Aires z pszenicą i towarem i wyładowuje przy Russenhof.

O firmie przeładunkowej „Alldag" w Gdańsku

Towarzystwo przeładunkowe „Alldag" posiadające na Troylu w porcie gdańskim place o powierzchni około 60 000 mr. jest pierwszym towarzystwem które rozpoczęło w porcie gdańskim przeładunek węgla. Firma „Alldag" od 15 czerwca 1925 r. do 1 lipca 1928 r. przeładowała w swej przystani własnemi swojemi kranami łącznie 1.997.870 ton.

Obecnie u firmy „Alldag" przy przeładunku węgla są czynne 4 dźwigi portalowe po 5 ton i 1 kran pływający 6 tonowy.

Towarzystwo w najbliższym czasie zajmie się również przeładunkiem w porcie gdyńskim.



Prace dragi „Venezia" w Tczewie

Duża draga czerpakowa „Venezia" zakupiona dla Wisły Morskiej pozostaje narazie jeszcze w porcie zimowym w Tczewie, gdzie ma utrudnione bagrowanie z powodu niskiej wody. Za dwa dni draga będzie już pogłębiać przemiały do 3,50 m.

Całą drogę do swoich stanowisk na rzece draga będzie musiała przebagrować.

Cała flota Wisła-Bałtyk unieruchomiona

30 lipca przybyły z Karlstadu (Szwecja) holownik Sambor i lichtugi morskie Antek i Bolek do Gdańska i stanęły na Haku Polskim. W ten sposób cała flota Wisły-Bałtyk została unieruchomiona z wyjątkiem lichtugi „Jurek" która energicznie przewozi węgiel pomiędzy Gdańskiem a portami duńskiemi, lecz nie we własnej eksploatacji Wisły-Bałtyk, a w zafrachtowaniu przedsiębiorstwa Karl Grammersdorf w Kilonji.

Lichtuga ta przewozi węgiel polski i ma załogę prawie kompletnie polską. Sam fakt ten już daje dużo do myślenia. Niezrozumiałem jest dlaczego towarzystwo Wisła-Bałtyk nie w stanie jest eksploatować swoje statki z Gdańska, Gdyni, lub Tczewa, lecz korzysta z okoliczności że w Tczewie jest mało wody ażeby całkowicie zwinąć żeglugę. Poprostu jest nie do uwierzenia, żeby młodemu towarzystwu, posiadającemu obecnie odremontowany tabor statków, rząd nie mógł okazać tyle pomocy ażeby mogło ono prowadzić dalej żeglugę. O ile słyszeliśmy, ze strony rządu została użyczona pomoc finansowa z tym warunkiem, że Żegluga Wisła-Bałtyk będzie jednak nadal uprawiać żeglugę.

Wiemy iż załogi polskie kosztują armatorów naszych mniej niż niemieckie. Wiemy też że Wisła-Bałtyk ma własny węgiel i własne holowniki. Wiemy też iż fracht, który płaci za „Jurka" armator niemiecki równa się frachtowi płaconemu przez Wisłę-Bałtyk podczas strajku angielskiego za najęte lichtugi niemieckie. Jakim więc sposobem przedsiębiorstwo niemieckie może dziś odwrócić kartę pracując tym samym frachtem, przewożąc węgiel polski i oczywiście mając zysk?

Jednocześnie towarzystwo Wisła-Bałtyk prowadzi w Hamburgu ożywione pertraktacje celem sprzedania swej floty lichtug morskich. Faktyczne unieruchomienie od dłuższego czasu całej floty towarzystwa, złożonej z pięciu dużych holowników morskich i czternastu lichtug morskich doprowadza obecnie to towarzystwo do zupełnej likwidacji żeglugi. Jak słyszeliśmy z powodu tego że towarzystwo ma zobowiązania wobec rządu podtrzymywania żeglugi chociażby jedną parą lichtug istnieje możliwość wyznaczenia rządowego komisarza dla zbadania sytuacji. Państwo jest zainteresowane w tem, ażeby towarzystwo które zostało jako przedsiębiorstwo żeglugi morskiej zwolnione od wszelkich podatków i od cła na statki, jak również było w inny sposób podtrzymywane nie znikło, wywołując również zanik placówki portowej i żeglugowej stworzonej z dużym nakładem pracy.

Połowy na wybrzeżu w czerwcu i w drugim kwartale.

Od 1-go kwietnia nastąpiła reorganizacja władz rybackich na wybrzeżu. Administracja spraw rybactwa morskiego z Morskim Urzędem Rybackim (M. U. R.) na czele przeszła z Ministerstwa Rolnictwa do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Morski Urząd Rybacki obecnie ma siedzibę w Gdyni w gmachu Urzędu Morskiego.

Przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu istnieje w Departamencie Morskim obecnie Wydział Rybacki, na czele którego stanął znany specjalista dla spraw biologji ryb i organizacji rybactwa Dr. A. Lubecki. Wydział Rybacki zajmuje się ogólnemi sprawami rybactwa przybrzeżnej i dalekomorskiego, które jak wiadomo jest u nas w stadjum organizacji. Również sprawy organizacji handlu rybnego i przemysłu rybnego, o ile chodzi o ryby morskie, wchodzą w zakres działalności Wydziału Rybackiego.

Morski Urząd Rybacki od 1-go kwietnia b. r. administruje nie czterema obwodami rybackiemi jak przedtem, a trzema: obwody helskie, zachodni i wschodni, zostały złączone w jeden obwód helski. Dane statystyczne poprzednio ogłaszane w „Żeglarzu Polskim“ porównywać można z danemi od kwietnia począwszy przez sumowanie liczb dla obwodów zachodnio- i wschodnio-helskiego.

Juk rokrocznie tak i w r. b. miesiace drugiego kwartału są okresem zmniejszonych połowów. W r. b. kwiecień został osłodzony rybakom (tylko obwodu helskiego) obfitemi połowami łososi, poza któremi wyniki połowów były bardzo skromne.

W miesiącu maju wartość połowów spadła z 474.000 zł. w kwietniu na 293.000 zł, w czerwcu zaś wynosiła już tylko 180.000 zł. Po potrąceniu jednak wartości połowów łesosia (w kwietniu 384.000 zł, w maju 136,000 zł, w czerwcu 0 zł,) otrzymujemy wartość pozostałych połowów: w kwietniu 90.000 zł, w maju 103.000 zł i w czewcu 180.000 zł,. Stąd wynika. że z wyjatkiem obwodu helskiego sytuacja bynajmniej się nie pogorszyła, mimo, że naogół przyznać trzeba, że połowy były skąpe,

W miesiącu czerwcu całkowicie znikły prócz łososi sielawki (szproty) i brzony (sieja). Zwiększyły się natomiast znacznie, jak zwykle w sezonie letnim, połowy fląder i cennych płastug pokrewnych- skarpi. Fląder złowiono 109.000 kg. skarpi około 7.000 kg. Zaczęły się również ożywiać połowy węgorzy, których złowiono 8.000 kg, w tej liczbie 5.600 kg w obwodzie puckim. Również ożywiły się bardzo pełowy kwapów, których złowiono 11.810 kg (w maju 3.800 kg).

Zmniejszyły się nadzwyczajnie połowy mielnic i troci, płotek i szczupaków (w zatoce puckiej). Połowy pomuchli lekko się zwiększyły(z 7.800 kg w maju na 8.900 kg w czerwcu).

Ogólny połów w czerwcu wyraził się sumą 153.000 kg ryby. Suma połowów tembardziej odczuła się jako nieznaczna, że ceny na ryby w końcu drugiego kwartału naogół były nieco niższe niż w końcu pierwszego kwartału.

Dochód z ruchu letników wprawdzie wyrównuje rybakom straty z niepomyślnego letniego rybołówstwa, jednakże odzwyczaja ich od właściwego zawodu. Ztąd jest zrozumiałe usiłowanie kół rządowych i jednostek głębiej patrzących na sprawę - stworzenia rybactwa pełnego morza, opartego o nasze wybrzeże.

Ogólne zestawienie statystycznych danych za kwiecień, maj i czerwiec b. r. jak pod względem zatrudnionych rybaków i użytych narzędzi, tak też połowów wyjawia stopniowe zmniejszenie sezonowe pracy rybackiej.

Tak w kwietniu było zajętych o ółem na wybrzeżu 1.052 rybaków w maju 844, w czerwcu 757. Ciekawe, że jednak spadek udziału rybaków w swym zawodzie dotyczy tylko obwodu helskiego (z 705 w kwietniu na 205 w czerwcu), podczas gdy w obwodzie gdyńskim zajęcie rybactwem wzrosło (z 111 w kwietniu na 184 w czerwcu), taksamo w obwodzie puckim (z 236 w kwietniu na 368 w czerwcu). To samo dotyczy statków użytych w rybołóstwie. Kutrów motorowych użyto w kwietniu 83, w czerwcu 49, jednakże w obwodzie helskim użyto ich w kwietniu 56, a w czerwcu tylko 14, natomiast w obwodzie puckim w kwietniu nie stosowano kutrów motorowych, a w czerwcu użyto 9 kutrów. Gdynia z obwodem pozostawała przy swej normalnej ilości kutrów 27-26.

Inaczej się przedstawia zastosowanie kutrow i łodzi żaglowych. Tych łodzi i statków rybołówczych użyto w czerwcu więcej (241) aniżeli w kwietniu (207). We wszystkich obwodach zastosowanie łodzi i kutrów żaglowych lekko wzrasta, a przytem najwięcej w obwodzie gdyńskim (z 16 w kwietniu na 49 w czerwcu).

Zjawiska powyższe częściowo stoją w związku z gwałtownem zmniejszeniem się połowów łososia i zwiększeniem się połowów fląder, nie wymagających zastosowania kutrów motorowych, jak również tłumaczą się rozpoczęciem sezonu letniego, podczas którego kutry motorowe stosowane są do przewozu osób.

Co do narzędzi rybackich, to przestano stosować pławnice (w kwietniu 6.168, w czerwcu 28) i żaki (w kwietniu 1.008, w czerwcu 12). Zmniejszyło się również zastosowanie haczyków (w kwietniu 104.000, w czerwcu 28.000). Haczyków łososiowych nie stosowano wcale, nawet w kwietniu. Zastosowanie niewodów przybrzeżnych również się zmniejszyło (z 26 w kwietniu na 8 w czerwcu), taksamo sieci stojących (3.848 w kwietniu, 2.096 w czerwcu). Wzrosło jedynie zastosowanie niewodów dennych (z 2 w kwietniu na 51 w czerwcu), oraz cez-metryc (z 10 w kwietniu na 73 w czerwcu). Wzrost zastososowania niewodów dennych i metryc stoi w związku ze zwiększonemi połowami płastug. Ości, z wyjątkiem 40 stosowanych w kwietniu w obwodzie puckim, nie stosowano wcale.

Ilościowo połowy na wybrzeżu w czerwcu według danych Morskiego Urzędu Rybackiego przedstawiają się następująco: fląder 109.710 kg. skarpi 6.905 kg, śledzi 2.815 kg, mielnic i troci 250 kg, węgorzy 8.044 kg, pomuchli 865 kg, szczupaków 2.450 kg, kwapów 11.810 kg, okoni 1.077 kg, płotek 1.097 kg i knurhanów 150 kg, razem 153.173 kg.

Ceny za kilogram ryby w czerwcu były następujące: za flądry 0,80, skarpie 1,—, śledzie 0,50 mielnice i trocie 4,— węgorze 2,70, pomuchle 0,70, szczupaki 2,90, kwapy 1,—, okonie 1, płotki 0,80, knurhany 0,10.

Z połowów czerwcowych sprzedano do wędzarni miejscowych 8% fląder, 70% śledzi, 60% węgorzy, 12% pomuchli. Wywieziono do Gdańska 55% fląder, 60% skarpi, 100% mielnic i troci, 50% pomuchli, 10% szczupaków, 70% kwapów, 15% okoni, 10% płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.



Pierwszy transport bawełny przez Gdynię

Dnia 21-go bm. parowiec francuskiej Kompanji Transatlantyckiej „Virginie“ przywiózł z Hawru ładunek 100 ton bawełny. Jestto pierwszy transport bawełny przez Gdynię, a ponieważ import bawełny przez Gdańsk był i pozostaje minimalny, więc i pod tym względem, jak pod względem importu ryżu Gdynia zapoczątkowuje zupełnie nowy kierunek importu produktu wwożonego do nas w dużej ilości, lecz na zupełnie innej drodze.

Bawełna, jak wiadowo, szła do nas dotąd prawie wyłącznie przez Bremę, której giełda na bawełnę miała decydujący wpływ przy pokrywaniu zapotrzebowania na ten surowiec rynku polskiego. Zakupy bawełny w Bremie, z dalszym transportem drogą kolejową, wyjątkowo też morską, linjami pomocniczemi żeglugi morskiej Brema—Gdańsk, uważane były za korzystniejsze, a bezpośrednie zakupy w krajach produkujących bawełnę uważane były za niekalkulujące się, wobec braku organizacji importu tego produktu i wobec silnej tradycji przemawiającej za pośrednictwem Bremy.

Firma Bergenske w Gdańsku coprawda usiłowała trzy lata temu przyciągnąć przy pomocy swej linji meksykańskiej bezpośrednie transporty z portów Zatoki do Gdańska, próba ta jednak się nie udała i import bawełny do Polski via Gdańsk się nie rozwinął.

Z tem większem zaciekawieniem obserwujemy dziś zjawisko zapoczątkowania importu bawełny do Polski via Gdynia, posługując się przy tem pośrednictwem rynku bawełny w Hawrze. Oczywiście nie jest to jeszcze sprowadzanie bezpośrednie z krajów zamorskich tego ważnego i drogiego surowca, lecz jest o tyle krokiem poważnym naprzód, że pośrednictwo Hawru zamiast Bremy zapewnia przynajmniej import bawełny do nas na drodze morskiej, podczas gdy import via Brema odbywał się prawie wyłącznie drogą lądową, droższą i pozbawiającą nasze porty tak potrzebnego im ładunku importowego. Bowiem Hawre rozwozi bawełnę ze swych składów portowych — drogą lądową — najwyżej do Alzacji i północnej Szwajcarji, do nas zaś koleją posłać bawełny nie jest w stanie, gdyż to się nie kalkuluje. Stąd ze szczególnem uznaniem podkreślić należy szczęśliwą próbę wykorzystania Hawru jako odpowiedniego punktu dla sprowadzania do nas bawełny aż do czasu gdy większe partje bawełny otrzymają swój rynek w naszym ośrodku portowym, który będzie mógł służyć również jako punkt rozdzielczy dla tego produktu dla Łotwy, Estonji, Finlandji, a nawet i dla Szwecji.

Rolę pośredniczą Hawru przy mniejszych partjach bawełny, skierowywanych do nas przez Gdynię może dzielić Gandawa, która w ostatnim czasie często widuje banderę polską. Gandawa jest bardzo interesującym rynkiem bawełny amerykańskiej i dla nas taksamo jak Havre jest korzystna z punktu widzenia interesów żeglugi i portów gdyż może wysyłać zakupioną bawełnę dalej do Polski wyłącznie drogą morską.

JKT.

Zaprowadzenie komunikacji parowcami

pasażersko-towarowemi Warszawa—Gdańsk

Ruch dniem i w nocy. — 14 odjazdów tygodniowo.

Warszawskie Towarzystwo Żeglugi zaprowdza w dniach najbliższych regularną komunikację na linji Warszawa — Gdańsk przy pomocy parowców: „Mickiewicz“, „Sowiński“, „Jagiełło“, „Reduta Ordona‘, i „Łokietek“.

Statki te znakomicie urządzone (posiadają wygodne sypialnie miejsca i pierwszorzędny bufet) będą miały siedm odjazdów tygodniowo z Warszawy i tyleż z Gdańska.

Rozkład jazdy tych statków jest następujący:

Warszawa			odj.	9
Płock	przyj.	18	odj.	19
Włocławek	„	23	„	1
Toruń	„	6	„	8
Grudziądz	„	16	„	17
Tczew	„	22	„	24
Gdańsk	„	4	„	8
Tczew	„	13	„	15
Grudziądz	„	23	„	1
Toruń	„	12	„	16
Włocławek	„	23	„	23.30
Płock	„	5	„	6

Warszawa przyjazd o godz. 20.

Rozkład statków linji przybrzeżnej P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel

S	S									S			S
9.10	11.40	14.20	17.00	21.00	o.	Gdynia	p.	2.50	12.15	14.10	16.20	18.10	22.50
11.30	14.20	15.25	18.10	21.55	p.	Hel	o.	7.55	11.20	11.50	15.00	17.00	20.30

Gdynia—Gdańsk (Danzig)

				H
13.10	o.	Gdynia	p.	12.05
14.35	p.	Gdańsk	o.	9.10

Gdynia—Sopoty (Zoppot)

9.10	11.40	o.	Gdynia	p.	14.10	22.50
9.40	12.20	p.	Sopoty	o.	13.40	22.10

Jastarnia—Gdynia

6.50	14.20	18.00	o.	Jastarnia	p.	13.50	17.40	21.30
8.20	15.50	19.30	p.	Gdynia	o.	12.20	16.10	20.00

Gdańsk—Hel

					S
9.10	15.20	o.	Gdańsk	p.	21.10
11,00	17.20	p.	Hel	o.	17.50

Sopoty—Hel

10.00	11.40	o.	Sopoty	p.	12.20	19.20	21.50
11.30	14.20	p.	Hel	o.	11.50	17.50	20.30

Uwaga: S przez Sopoty
H przez Hel

Cena biletów P. P. Żegluga Polska

Gdynia—Hel	w jedną stronę	3,00	zł		
„ „	tam i z powrotem	5,00	„		
Gdynia—Jastarnia	w jedną stronę	3,00	„		
„ „	tam i z powrotem	5,00	„		
Hel—Jastarnia	w jedną stronę	2,00	„		
„ „	tam i z powrotem	3,00	„		
Gdynia—Gdańsk	w jedną stronę	3,00	„	gld. gd.	1,75
„ „	tam i z powrotem	5,00	„	„ „	3,00
Gdynia—Sopoty	w jedną stronę	1,50	„	„ „	0 90
„ „	tam i z powrotem	2,50	„	„ „	1,50
Sopoty—Hel	w jedną stronę	3,00	„	„ „	1,75
„ „	tam i z powrotem	5,00	„	„ „	3,00
Gdańsk—Hel	w jedna stronę	5,50	„	„ „	2,00
„ „	tam i z powrotem	6,00	„	„ „	3,50

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

8/1000 ton	Kłajpeda	5/3	za tonę
2 500 „	Ryga	5/1½	„ „
5 000 „	Helsingfors	5/4½	„ „
2 000 „	„	6/3	„ „
2 000 „	Wiborg	6/9	„ „
3 000 „	Malmö	5/3	„ „
3 000 „	Göteborg	5/6	„ „
900 „	Simrishamn	6/9	„ „
1 400 „	Ystad	6/6	„ „
2 000 „	Sztokholm	6/-	„ „
4 000 „	„	5/6	„ „
1 000 „	Hernösand	7/6	„ „
3 000 „	Kopenhaga	5/9	„ „
1 500 „	„	6/-	„ „
2 000 „	Korsör	6/9	„ „
2 000 „	Aalborg	6/3	„ „
2 100 „	Kolding	6/3	„ „
2 200 „	Assens	6/6	„ „
1 000 „	Masnedsund	6/7½	„ „
1 000 „	Karrebäcksminde	6/7½	„ „
1 200 „	Fredericia	6/6	„ „
1 000 „	Limfjord	7/9	„ „
3 000 „	Hamburg	5/6	„ „
3 000 „	Amsterdam	6/3	„ „
3 000 „	Nantes	8/-	„ „
3 000 „	Bordeaux	9/-	„ „
4 000 „	Sfax	10/6	„ „
3-4 000 „	Genua	10/-	„ „
6 000 „	Wenecja - Tryjest	11/-	„ „
6 000 „	Aleksandria	12/-	„ „
5 000 „	Haiffa - Jaffa	12/6	„ „

Zaznaczamy, że powyższe stawki, które podajemy bez zobowiązania zestawiliśmy na podstawie ostatnich notowań i ostatnio zawartych umów frachtowych.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

18 lipca: norw. par. **Ara** 557 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd), łot. par. **Auseklis** 721 t. z Lubeki próżny (Hartwig)

19 lipca: niem. par. **Possehl** 1348 t. z Kopenhagi próżny (Speed), szw. par. **Ribersborg** 706 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand.), hol. Holger 14 t. z szw. licht **Hallsta** III 473 t. z Karlshamnu z 580 t. kamienia (Hartwig), niem. par. **Brunhilde** 863 t. z Rotterdamu z 1875 t. tomasówki (Hartwig).

20 lipca: niem. par. **Consul Cords** 552 t. z Zaandamu próżny (Reinhold), niem. par. **Nordmark** 568 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand.), ł. p. **Viesturs** 346 t. z Nakskov próżny (Pol. Ag Morska), pol. par. **Poznań** 1122 t. z Gandawy z 2800 t. tomasówki (Żegl. Polska), szw. par **Mercur** 800 z. z Malmö próżny (Polsko-Skand.).

21 lipca: fr. pr. **Virginie** 3463 t. z Havru i Rygi z 5 pasażerami i 110 t. bawełny (C.G.T.), niem. par. **Freya** 826 t. z Rotterdamu z 1675 t. tomasówki (Hartwig), łot. par. **Kaupo** 1458 t. z Kopenhagi próżny (Pam), ang. par. **Akenside** 1139 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.).

22 lipca: szw. par. **Bengt** 289 t. z Fredrikstadu próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Gdynia** 280 t. z Tallinnu z pasażerami (Żegl. Polska), niem. par. **Steinburg** 724 t. z Odermünde próżny (Reinhold), łot. par. **Liva** 271 t. z Simris hamnu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Manfred** 323 t. Królewca próżny (Prowe).

23 lipca: szw. par. **Carrie** 740 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), norw. par. **Spero** 569 t. z Vilvorde z 1465 t. tomasówki (Pam).

24 lipca: niem. par. **Hinrich** 309 t. z Hamburga 625 t. ryżu i 2 beczki oliwy (Hartwig), niem. par. **Kurland** 771 t. z Rotterdamu próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Wilno** 1122 t. z Gandawy z 2800 t. tomasówki (Żegluga Polska), szw. par. **Barbara** 522 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Ragnar** 430 t. z Trelleborga próżny (Pam), łot par. **Herman** 520 t. z Plymouth próżny (Reinhold).

25 lipca: niem. par. **Gotland** 592 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Robur II** 798 t z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Skotland** 1016 t. z Kopenhagi próżny (Pam).

26 lipca: par. **Trio** 832 t. z Halmstadu próżny (Speed), norw. par. **Gulhaug** 742 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.).

27 lipca: szw. par. **Thyra Bratt** 740 t. z Cork próżny (Polsko-Skand.), niem par. **Heinz Ferdinand** 539 t. z Wismaru próżny (Reinhold), niem. par. **Helmwiege** 661 t. z Rotterdamu z 1300 t. tomasówki (Hartwig)

Na wyjściu:

19 lipca: niem. licht. **Vega** 758 t. do Svendborga z węglem (Pam), szw. par. **Rewa** 716 t. do Västeras z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Ara** 557 t. do Göteborga z 240 t. kloców dębowych (Polski Lloyd), pol. par. **Katowice** 1108 t. do Sztokholmu z węglem (Żegl. Polska).

20 lipca: norw. par. **Vossa** 775 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

21 lipca: szw par. **Robert** 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Seaton** 899 t. do Gdańska próżny (Pam), niem. par. **Consul Cords** 552 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), fr. par. **Virginie** 3463 t. do Havru z 368 pasażerami i 15 baranami (C. G. T.), łot. par. **Viesturs** 346 t. do Kalundborga z węglem (Pam), łot. par. **Auseklis** 721 t. do Abo z węglem (Hartwig)), szw. par. **Ribersborg** 706 t. do Uddevalli z węglem (Polsko-Skand.).

22 lipca: niem. p. **Nordmark** 568 t. do Skutskär z węglem (Polsko-Skand.), sw. par. **Elsie** 840 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.).

23 lipca: szw. par. **Mercur** 800 t. do Rönneby z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Sieglinde** 1081 t. do Gefle próżny (Pam), szw. par. **Manfred** 323 t. do Sturungen z węglem (Prowe), szw. par. **Bengt** 289 t. do Fredrikstadu z węglem (Polsko-Skand.).

24 lipca: pol. par. **Gdynia** 280 t. na Bornholm z pasażerami (Żegl. Polska), ang. par. **Akenside** 1139 t. do Rygi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Possehl** 1348 t. do Kopenhagi z węglem (Speed), łot. par. **Kaupo** 1458 t. do Malmö z węglem (Pam).

25 lipca: łot. par. **Liva** 271 t. do Lipawy z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Steinburg** 724 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), łot. par. **Herman** 520 t. do Rygi z węglem (Reinhold), szw. par. **Carrie** 740 t. do Kjöpsviku z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Brünhilde** 863 t. do Szczecina próżny (Hartwig).

26 lipca: szw. par. **Ragnar** 430 . do Malmö z węglem (Pam), szw. hol. **Holger** 14 t. z szw. licht. **Hallsta III** 473 t. do Simrishamnu z węglem Hartwig), niem. par. **Kurland** 771 t. do Kallerö z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Hinrich** 309 t. do Lipawy próżny (Hartwig), pol. par. **Poznań** 1122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), niem. par. **Freya** 826 t. do Gdańska próżny (Hartwig).

27 lipca: niem. par. **Gotland** 592 t. do Kłajpedy z węglem (Polsko-Skand.).

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec

z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.
Ang. — angielski, belg. — belgijski, duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

19 lipca:
niem. licht. **Vega** 758 do Svendborga,
szw. par. **Rewa** 716 do Västeras,
pol. par. **Katowice** 1108 do Stokholmu.
20 lipca:
norw. par. **Vossa** 775 do Oslo.
21 lipca:
szw. par. **Robert** 1604 t. do Göteborga,
niem. par. **Consul Cords** 552 do Helsingforsu,
łot. par. **Viesturs** 346 do Kalundborga,
łot. par. **Auseklis** 721 do Abo,
szw. par. **Ribersborg** 706 do Uddevalli.
22 lipca:
niem. par. **Nordmark** 568 do Skutskär,
szw. par. **Elsie** 826 do Gefle.
23 lipca:
szw. par. **Mercur** 800 do Rönneby,
szw. par. **Manfred** 323 do Sturungen,
szw. par. **Bengt** 289 do Fredrikstadu.
24 lipca:
ang. par. **Akenside** 1139 do Rygi,
niem. par. **Possehl** 1348 do Kopenhagi,
łot. par. **Kaupo** 1458 do Malmö.
25 lipca:
łot. par. **Liva** 271 do Lipawy,
niem. par. **Steinburg** 724 do Pargasu,
łot. par. **Herman** 520 do Rygi,
szw. par. **Carrie** 740 do Kjöpsviku.
26 lipca:
szw. par. **Ragnar** 430 do Malmö,
szw. licht. **Hallsta III** 473 do Simrishamnu,
niem. par. **Kurland** 771 do Kallerö,
27 lipca:
niem. par. **Gotland** 592 do Kłajpedy.
Statki powyższe wywiozły łącznie 46.898 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

18 lipca:
pan. par. **Ereno** 2311 t. do Wenecji,
łot. par. **Linhope** 814 do Pargasu,
norw. par. **Gunnar** 714 do Fredrikstadu,
szw. par. **Kjell** 687 do Helsingforsu,
szw. par. **Helle** 480 do Lidköpingu,
niem. par. **Clara Kunstmann** 2400 do Civita Vecchia,
szw. par. **Elsie** 826 do Göteborga,
pol. licht. **Jurek** 634 do Hov,
szw. par. **Juno** 620 do Göteborga.
19 lipca:
szw. par. **Thure** 313 do Sölvesborga,
niem. par. **Stormarn** 845 do Kirkkoniemi,
est. par. **Borghild** 431 do Aalborga,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo (i z tow.),
niem. par. **Mecklenburg** 670 do Caen.
20 lipca:
niem. par. **Siegmund** 1084 do Amsterdamu,
niem. par. **Spitzberg** 154 do Juelsminde,
szw. par. **Erik** 123 do Roddby Redd (koks),
wł. par. **Maria Teresa** 2378 do Genui,
niem. par. **Hansa** 612 do Pargasu.
21 lipca:
duń. par. **Belgien** 1173 do Kopenhagi,
szw. par. **Göta** 674 do Karlskrony,
niem. par. **Imperial** 562 do Oxelösundu,
duń. par. **Knud Villemoes** 860 do Gjedser,
wł. par. **Ansaldo Quarto** 3160 do Genui,
niem. par. **Harald** 1091 do Gefle,
łot. par. **Biruta** 1091 do Rygi,
duń. par. **Bretland** 1235 do Sönderborga,
łot. par. **Skrunda** 1758 do Lipawy,
łot. par. **Daugava** 718 do Rygi,
duń. par. **Scotia** 1385 do Kopenhagi,
szw. par. **Aegir** do Landskrony.
22 lipca:
szw. par. **Bellis** 229 do Falkenbergu,
norw. par. **Sarpen** 1100 do Sarpsborga,
łot. par. **Ausma** 1192 do Abo,
fr. par. **Depute Abel Fery** 1185 do Rouen,
norw. par. **Olaf Kyrre** 1957 do Sztokholmu,
szw. par. **Valkyrian** 707 do Hudiksvallu,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
szw. par. **Gylfe** 272 do Degershamnu.
23 lipca:
duń. mot. **Maagen** 97 do Hystör,
duń. ż. z m. **Foraldres Minde** 57 do Marstallu,
norw. ż. z m. **Sneklokken** 62 do Oslo,
niem. par. **Brake** 336 do Lubeki,
szw. ż. z m. **Elin** 69 do Ronehamnu,
niem. ż. z m. **Herta Grube** 69 do Mullerup,
duń. par. **Bothal** 1223 do Kopenhagi,
duń. ż. z m. **Anna** 60 do Rönne,
szw. par. **Wira** 252 do Lindhamnu.
24 lipca:
niem. par. **Ursula Fischer** 1598 do Gefle,
niem. ż. z m. **Uli** 56 do Allinge,
łot. par. **Mars** 279 do Trelleborga,
szw. par. **Gudrun** 452 do Karlshamnu,
szw. par. **Nordöst** 628 do Karlstadu,
niem. par. **Teutonia** 768 do Rygi,
norw. par. **Aslang** 586 do Rygi,
norw. par. **Dageid** 955 do Björkö,
fsk. par. **Delaware** 1585 do Kotki,
niem. par. **Hinrich Peters** 500 do Wyborga.
25 lipca:
duń. par. **Victoria** 1160 do Kopenhagi,
szw. par. **Aira** 280 do Fredriksundu,
szw. par. **Amfred** 335 do Lysekilu,
czsł. par. **Bohemia** 435 do Stugsundu,
duń. par. **Feddy** 561 do Kjöge,
niem. par. **Wannaheim** 2346 do Amsterdamu,
pol. par. **Tczew** 344 do Dunkerki,
niem. par. **Scharhörn** 115 do Mullerup,
niem. par. **Sturmsee** 719 do Stugsundu,
duń. par. **Vendia** 627 do Strueru,
hld. ż. z m. **Cormoran** 87 do Marstallu,
szw. par. **Inland** 1399 do Fredrikshavnu,
duń. par. **Lise** 718 do Odense,
łot. par. **Sigulda** 1260 do Rygi.
Statki powyższe wywiozły łącznie 134.900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

18 lipca:
niem. ż. z m. **Dora** 86 do Karlskrony,
duń. par. **Signe** 696 do Grimsby.
19 lipca:
duń. par. **Hindsholm** 876 do Manchesteru.
20 lipca:
niem. par. **Stör** 348 do Delfzylu,
pol. par. **Toruń** 1122 do Gandawy.
21 lipca:
niem. par. **Prima** 493 do Goole,
niem. par. **Gerda Kunstmann** 320 do Rotterdamu.
23 lipca:
hld. ż. z m. **Gideona II** 107 do Bremy.
24 lipca:
fr. par. **Seine** 813 do Bordeaux (i z tow.)
duń. par. **Agnete** 855 do Londynu.
25 lipca:
norw. ż. z m. **Vier Gebrüders** 74 do Elsfleth,
niem. par. **Finnland** 246 do Westhartlepoolu.
27 lipca:
niem. par. **Renata** 568 do Londynu,
niem. par. **Gisela Schröder** 522 do Londynu,
duń. par. **Rosenborg** 1206 do Southamptonu,
gd. par. **D. Siedler** 256 do Corku,
duń. ż. z m. **Hans Adolf** 48 do Geestemünde,
niem. par. **Rheinland** 1517 do Bordeaux.
Statki powyższe wywiozły łącznie 45.000 m³ drzewa.

Wywóz cementu przez port gdański

18 lipca:
szw. ż. z m. **Freja** 154 do Oxelösundu,
niem. par. **Kurland** 262 do Kłajpedy.
22 lipca:
szw. ż. z m. **Noah** 95 do Göteborga.
23 lipca:
duń. ż. z m. **Albatros** 91 do Göteborga,
niem. ż. z m. **Dido** 62 do Halmstadu.
25 lipca:
niem. par. **Kurland** 262 do Kłajpedy.
27 lipca:
czsł. ż. z m. **Melnik** 64 do Warbergu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 1.800 cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

20 lipca:
niem. par. **Sedina** 583 z Bremerhaven.
22 lipca:
duń. ż. z m. **Aage** 55 z Arendalu,
szw. ż. z m. **Kurt** 52 z Aalborga.
25 lipca:
niem. par. **Anni Ahrens** 554 z Londynu,
duń. ż. z m. **Marion** 55 z Moss.
27 lipca:
niem. ż. z m. **Stör** 72 z Aalborga.
Statki powyższe przywiozły łącznie 2.100 ton żelastwa.

Wwóz pszenicy przez port gdański.

18 lipca:
duń. mot. **Maagen** 97 z Karlshamnu.
19 lipca:
szw. ż. z m. **Finglay** 60 z Landskrony.
20 lipca:
duń. ż. z m. **Helga** 49 z Ystadu.
23 lipca.
niem. ż. z m. **Gerda** 63 ze Saśnic.
Statki powyższe przywiozły łącznie 500 ton pszenicy.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

25 lipca:
pol. par. **Kraków** 1122 z Lulea.

Statek powyższy przywiózł 2840 t. rudy żelaznej.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

18 lipca:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
ang. par. **Tasso** 2172 z Londynu (i z pas.).
19 lipca:
fr. par. **Seine** 813 z Kopenhagi,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
pol. par. **Warta** 1698 z Sousy.
20 lipca:
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
ang. par. **Baltonia** 2390 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Riga** 571 z Lubeki,
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 ze Le Havre,
szw. par. **Iris** 169 z Rygi.
21 lipca:
niem. par. **Fortuna** 304 z Rotterdamu,
szw. par. **Sven** 196 z Malmö,
ang. par. **Minorca** 594 z Sönderborga.
22 lipca:
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki,
niem. par. **August** 266 z Hamburga,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par. **Amrum** 558 z Hamburga.
23 lipca:
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus,
gd.. par **Etzel** 593 z Antwerpji,
ang. par. **Smolensk** 1534 z Londynu (i z pas.).
24 lipca:
niem. par. **Olga** 331 z Hamburga,
nem. par. **Najade** 394 z Bremy,
niem. par. **Albert** 461 z Hamburga,
niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
ang. par. **Baltriger** 658 z Londynu (i z pas.),
ang. par. **Orlando** 2646 z Hull (i z pas.).
25 lipca:
niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu,
ang. par. **Haarlem** 565 z Leith,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
26 lipca:
duń. par. **Katholm** 877 z Liverpoolu.
27 lipca:
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Rygi,
ang. par. **Baltriger** 658 z Lipawy (i z pas).
fr. par. **Chateau Lafite** 1 292 z Leningradu,
fsk. par. **Bore VIII** 3437 z Buenos Aires,
szw. par. **Egon** 291 z Helsingforsu,
duń. par. **Tiber** 823 z Bordeaux.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

18 lipca:
niem. par. **Rival** 353 do Lipawy.
19 lipca:
duń. p. **Hindsholm** 876 do Manchesteru (i z drz.),
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo (i z węglem),
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu.
20 lipca:
ang. par. **Baltonia** 2390 do Londynu, (i z pas.),
niem. par. **Herbert** 183 do Lipawy,
duń. p. **Lituania** 3 940 do Nowego Yorku, (i z pas.),
niem. par. **Alice** 175 do Hamburga,
ang. par. **Tasso** 2 172 do Londynu.
21 lipca:
fsk. par. **Orient** 2895 do Rio de Janeiro,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi, (i z końmi),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
szw. par. **Iris** 169 do Malmö,
ang. par. **Baltara** 1387 do Londynu, (i z pas.),
ang. par. **Kolpino** 1465 do Hull, (i z pas.),
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
niem. żagl. z mot. **Capella** 64 do Sztokholmu.
22 lipca:
niem. par. **Riga** 571 do Tallinnu,
23 lipca:
szw. par. **Sven** 19' do Helsingforsu,
niem par. **Wiborg** 350 do Wyborga,
niem. par. **Bacchus** 326 do Antwerpji.
24 lipca:
fr. par. **Seine** 813 do Bordeaux, (i z drzewem),
niem. par. **Najade** 394 do Rygi,
ang. par. **Baltriger** 658 do Lipawy (i z pas.).
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu.
26 lipca:
niem. par. **Fortuna** 304 do Rotterdamu.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie lipca
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 144.199, parafina 740, cement 5.200, smoła 154, oleje 1.345, sól potasowa 115, soda 560, piryt 300, koks 600.

Prod. roślinne: jęczmień 65, owoce strączkowe 44, mączka kartoflana 40, cukier sur. 840, rafinada 570, otręby 120, melasa 430, drzewo 20.323, koniczyna 51.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 180, jaja 27, bydło 14, skóry 15.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 3.160 kamienie 550, węgiel 245, saletra chilijska 240, ruda żelazna 9.050, żelazo i stal 110, złom żelazny 16.004, maszyny 170.

Prod. roślinne: pszenica 5.370, żyto 260, ryż 215, oleje 620, ekstrakt garbnikowy 280.

Prod. zwierzęce: smalec 679, tłuszcz 145, skóry sol. 110, wełna nieczes. 52.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 8.	Polonia	
2. 8.	„ „	„ „	14. 8.	Estonia	Baltic America Line
14. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 8.	Baltonia	„
12. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	7. .8	„	Un. Baltic Corp.
7. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 8.	Baltara	„
10. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 8.	„	„
21. 8.	„ Londynu	„ Kłajp. i Lipawy	21. 8.	„	„
6. 8.	„ Londynu	„ Londynu	10. 8.	Smolensk	Ellermann Wilson
7. 8.	„ Hull	„ Hull	10. 8.	Kowno	„
13. 8.	„ Londynu	„ Londynu	17. 8.	Tasso	„
14. 8.	„ Hull	„ Hull	17. 8.	Kolpino	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
2. 8.	z Le Havre	do Le Havre	2. 8.	S. S. Virginie	Cie Generale
14. 8.	„ „	„ „	14. 8.	S. S. Pologne	Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927 . . . . . 10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927 . . . . . . 6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:

Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Strzelecka 5.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.